



März 2016

DNV zur Festen Fehmarnbeltquerung:

Schifffahrt muss trotz der Baumaßnahmen sicher bleiben

Der Bau der geplanten festen Fehmarnbeltquerung mit der damit einher gehenden Einrichtung von Wanderbaustellen und dem Verschiffen von über 70 000 Tonnen schweren Tunnelelementen zwischen Lolland und Fehmarn kann zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schiffsverkehrs führen und das Risiko von Havarien erhöhen. Um weiterhin einen sicheren Schiffsverkehr zu gewährleisten, empfiehlt der Deutsche Nautische Verein (DNV) eine Reihe von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Bauphase.

Die den Bau betreibende dänische Gesellschaft Femern AS hat für den derzeit geplanten Absenktunnel in ihren Planfeststellungsunterlagen Maßnahmen beschrieben, die der DNV nicht unkommentiert lassen möchte. Denn der Fehmarnbelt wird zurzeit von 45 000 Schiffen pro Jahr in beiden Richtungen befahren; zugleich sind 38 000 Fährbewegungen zu verzeichnen, die den Schifffahrtsweg kreuzen. Vor allem in den Sommermonaten ist in diesem Gebiet mit zusätzlich starkem Verkehr von Sportbooten auszugehen. Außerdem wird in diesem Gebiet Fischerei betrieben.

Der DNV bemängelt, dass die Femern AS bisher noch nicht abschließend ermittelt habe, welche Auswirkungen Wind, Strom, Eisgang und andere hydrometeorologische Einflüsse auf die Schifffahrt und insbesondere auf die Baufahrzeuge haben werden. Daher sei eine ausführliche Ship-handling-Simulation und Analyse der möglichen Risiken bereits vor der Bauphase unerlässlich. Es sei erforderlich, alle wichtigen und sicherheitsrelevanten Fragen vor Erteilung der Baugenehmigung möglichst umfassend zu klären, um gegebenenfalls notwendige Rahmenbedingungen, Restriktionen und Sicherheitsstandards in die Baugenehmigung aufzunehmen.

Die Fährroute Puttgarden-Rödby soll während der Bauphase verschoben und west-



Foto: Jan Mordhorst

Die Fährroute Puttgarden-Rödby soll während der Bauphase für die feste Fehmarnbeltquerung verschoben und westlich des Baukorridors eingerichtet werden

lich des Baukorridors eingerichtet werden. In ihm werden zwischen 80 und 100 Fahrzeuge als Querverkehr zum Hauptfahrwasser pendeln, die sich nicht mit dem Fährverkehr kreuzen dürfen. Der DNV fordert wegen der hohen Unfallgefahr unbedingt geeignete Baufahrzeuge, die mit qualifiziertem Personal zu besetzen sind.

Der DNV empfiehlt dringend:

- finanzielle Anreize für die Annahme von Lotsen durch den Bauträger
- Benennung der für die Berufsschifffahrt wichtigen Baustellenmarkierungen mit Racon-Signalbojen im Vorwege
- die Annahme von Steuerern
- die Durchführung einer Ship-handling Simulation, um insbesondere die Mindestanforderungen hinsichtlich der Manöverkennwerte und Manövriereigenschaften der Baufahrzeuge zu definieren, Empfeh-

lungen für Fahrtrassen und Fahrregime zu eruiieren sowie die hydrometeorologischen Restriktionen für den Einsatz aufzustellen

• Vorfahrtsregeln und Routen für große Tanker und Containerschiffe zum Passieren der Baustelle zu erarbeiten

• einen Mindeststandard für die Besetzung der Baufahrzeuge,

• ein Überholverbot im Baustellenbereich,

• eine Annahmeregulierung für Schlepper oder das Eskortieren durch einen Schlepper für windempfindliche Fahrzeuge bei großer Verkehrsdichte und einer zu definierenden Wetterlage zu treffen,

• eine ausreichende Bereitstellung von Hubschraubern und Rettungsdiensten vor Ort sowie die Erarbeitung von Notfallplänen,

• Abstimmung und Regelung zur Kommunikation der Fähren und kreuzender Baufahrzeuge.

Nautischer Verein zu Hamburg e.V.

Schifffahrt in der Dauerkrise: Ist das die neue Normalität?



Der Vorsitzende des NV zu Hamburg, Christian Suhr (2. v.l.) präsentierte zum diesjährigen Schiffahrtessen sein neues Vorstandsteam: Stellvertreter wurde Dr. Hans-Heinrich Nöll (2. v.r.), Schriftführer Kurt Steuer (r.) und Schatzmeister Dietrich Dabels (l.). In der Mitte der Gastredner des Abends, der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Staatssekretär Uwe Beckmeyer

Seine neue Vorstandsmannschaft hat der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Hamburg, Christian Suhr, zum ersten Schiffahrts-Essen eines Nautischen Vereins in diesem Jahr am 2. Februar 2016 in Hamburg vorgestellt. Gewählt wurden am 19. Januar neben Suhr noch Dr. Hans-Heinrich Nöll als sein Stellvertreter, Kurt Steuer als Schriftführer und Dietrich Dabels als Schatzmeister. Sie sind Nachfolger von Walter Collet, Sigurd Stabenow, Matthias Greve und Ingo-Roger von Pereira.

Zur aktuellen Lage in der Schifffahrt sagte Suhr in seiner Rede, dass die Branche sich offensichtlich damit abfinden müsse, dass man sich nicht mehr in einer Schifffahrtskrise, sondern in einer weiter andauernden „new normal“-Situation befinde. Die Probleme seien so vielschichtig, dass es kein Patentrezept gebe, diese zu lösen. „Aber die Krise eröffnet auch Chancen“, so Suhr weiter. Denn wer sich auf die Herausforderungen rechtzeitig einstelle, werde sich auch besser in einem schwierigen Marktumfeld behaupten können. Als Beispiel für eine solche Chance nannte Suhr die Aufhebung der Iran-Sanktionen.

Im Hinblick auf die „Abnutzungserscheinungen“ (Suhr), die das Maritime Bündnis in den letzten Jahren gezeigt habe, zeigte sich der NV-Vorsitzende erfreut über das Maßnahmenpaket der Bundesregierung zur Stärkung der Position der deutschen Reeder im internationalen Wettbewerb: „Dieses sind durchaus positive Signale“, sagte Suhr und brachte seine Hoffnung

darüber zum Ausdruck, dass die noch ausstehenden Maßnahmen nun auch zeitnah umgesetzt würden.

Es sei jetzt Zeit gewesen, Maßnahmen zu ergreifen, um die starke Position der deutschen Schifffahrt zu erhalten, sagte der Gastredner des Abends, der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer. Angesichts der derzeitigen Probleme in Form des Tonnageüberhangs, der Entwicklung in China und

erwarte von den Reedereien aber auch, dass die EU-Normen eingehalten würden und appellierte an sie, ihr Crewing nicht mehr ins Ausland zu vergeben. „Das gehört zur Stärkung der deutschen Flagge dazu“, so der Politiker.

In der gegenwärtigen Lage müsse man, so Beckmeyer weiter, nicht mehr von Konferenz zu Konferenz, sondern langfristiger, in einer „Agenda 2025“, denken. Dennoch sei bis zur nächsten Maritimen



Christian Suhr (l.) und der DNV-Vorsitzende Frank Wessels

des Embargos gegen Russland, sei nämlich mit einer schnellen Erholung nicht zu rechnen. Die Aufgabe der Bundesregierung sei, die Schifffahrt im internationalen Wettbewerb zu stärken, „und das machen wir auch!“, sagte Beckmeyer. Er

Konferenz im Frühjahr 2017 eine Evaluierung der eingeleiteten Schritte und ihrer Auswirkungen geplant. Beckmeyer bedauerte, dass sich die Tarifparteien VDR und ver.di nicht auf den Abschluss eines Tarifvertrages geeinigt hätten.

Nautischer Verein Flensburg e.V.

Die kleinen Häfen dürfen nicht zu Erlebniszonen werden

Für die kleinen Versorgungshäfen an der deutschen und dänischen Küste besteht die große Gefahr der Abkoppelung von den Ladungsströmen bis hin zur Schließung. Darauf hat der Vorsitzende des Nautischen Vereins Flensburg e.V., Jürgen F. Jensen, anlässlich des Schifffahrtssessens in der Fördestadt am 10. März 2016 hingewiesen.

An die Adresse des anwesenden Flensburger Oberbürgermeisters Simon Faber gerichtet sagte Jensen, diese Situation müsse allen Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung nahe gebracht werden. Trotz der Widrigkeiten, denen die regionalen Versorgungshäfen, wie auch Flensburg einer ist, ausgesetzt gewesen seien, hätten diese eine reelle Zukunftschance. Immerhin hätten sie die regionale und lokale Wirtschaft in den vergangenen Jahrzehnten immer preiswert, umweltfreundlich und sicher versorgt. Jensen: „Um auch in Zukunft die Überlebensfähigkeit dieser Häfen zu sichern, dürfen Wasser-, Kai- und Hafenumflächen keinen anderen Verwendungen zugeführt werden, wie es in der Vergangenheit leider oft geschehen ist“. Oft sei das Unwort „Industriebrache“ in diesem Zusammenhang angeführt worden, um Ausbauflächen einer anderen Nutzung zuzuführen. „Dadurch werden die Häfen auch für die Zukunft in ihrer räumlichen Ausdehnung beschnitten!“, warnte der NV-Vorsitzende.

Hafenstandorte, so Jensen weiter, seien oft im Visier der Stadtplanung, und das ganz besonders, wenn Hafenanlagen wegen nicht erfolgter Instandhaltung renovierungsbedürftig sind. Es erscheine als die preiswertere Lösung, sie einer



Der NV-Vorsitzende Jürgen F. Jensen (Mitte), der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins (DNV), Frank Wessels (rechts) und der Gastredner des Nautischen Abends in Flensburg, Bundeslotsenkammerpräsident Hans-Hermann Lückert

anderen Nutzung zuzuführen, als sie für Seeverkehr und Umschlag als Wirtschaftsförderungsmaßnahme instand zu setzen. Allerdings, so Jensen, hätten die Bundesregierung und die Landesregierungen der Küstenländer die Notwendigkeit der Entlastung der großen Seehäfen erkannt. Es seien Programme aufgelegt worden, die die Stärkung des küstennahen Seeverkehrs zum Ziel haben. Auch Flensburg habe durch die Förderung einer neuen Kaianlage profitieren können, so Jensen.

Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels wies auf die Bedeutung des Deutschen Seeschifffahrtstages in diesem Jahr in Kiel hin mit den Schwerpunkten Resource Meer, „Mehr Technik und weni-

ger Papier - mehr Sicherheit?“ sowie Ausbildung und Beschäftigung. Er erläuterte dem Publikum die Arbeit des Ständigen Fachausschusses (StFA) des DNV und betonte, dass die Maßnahmen der Bundesregierung zur Stützung der deutschen Handelsflotte weitgehend DNV-Empfehlungen gefolgt seien. Beim Nautischen Parlamentarischen Abend im November 2015 zu „Green Shipping“, einer umweltfreundlichen Schifffahrt, sehe die Politik nicht durch die „nationale Brille“, sondern strebe internationale Übereinkommen an, sagte Frank Wessels.

Festredner des Abends war Hans-Hermann Lückert, Präsident der Bundeslotsenkammer (BLK), der vor dem Hintergrund der immer schwieriger werdenden Nachwuchssituation dem Publikum darlegte, wie sich die Lotsen einen eigenen Zugangsweg zum Beruf des Seelotsen vorstellen. Lückert berichtete, dass man einen modularen Zugang gewählt habe, mit drei voneinander abgetrennten Bereichen (Modulen), der grundsätzlich keine Abkehr vom herkömmlichen Weg bedeute, dafür aber deutlich kürzer sei. Einzige Neuerung sei eine sechsmo-natige Grundausbildung für Lotsenanwärter inklusive Simulator-Schulungen und praktischer, angeleiteter Lotsenassistenten statt der bisher vorgeschriebenen zweijährigen Fahrzeit als Nautischer Wachoffizier. Das sei bei der Lotsenbrüderschaft NOK I in Brunsbüttel bereits testweise eingeführt worden, so Lückert.



Immerhin noch eine ganze Reihe von interessanten Museumsschiffen ist im Flensburger Hafen beheimatet. Der Güterumschlag beträgt inzwischen unter 500 000 Tonnen

Fotos: Jan Mordhorst

Gerd Seier gibt Vorsitz ab

Generationenwechsel beim NV Nordfriesland im April

Beim Nautischen Verein Nordfriesland (NVNF) steht ein Generationenwechsel bevor: Nach über 30 Jahren Tätigkeit für den Verein gibt Gerd Seier (78) sein Amt als 1. Vorsitzender ab. Auch sein Stellvertreter Klaus Peters (78) kandidiert nicht mehr. Die Nachfolger von Seier und Peters werden auf der Jahresmitgliederversammlung am 8. April 2016 in Husum gewählt. Um die beiden Ämter bewerben sich Frederik Erdmann (37), Beauftragter für Sicherheit, Umweltschutz und Qualität bei der Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.), und seine Ehefrau Beate (32), Nautischer Offizier, ebenfalls bei der W.D.R.

In Anwesenheit von DNV-Vorstandsmitglied und Geschäftsführer Nicolai Woelki und Rainer Gause vom NV Kappeln-Schlei veranstaltete Seier am 12. März 2016 in Dagebüll zum letzten Mal das Nautische Essen des Vereins. Der NV Nordfriesland hat rund einhundert Mitglieder und konnte im abgelaufenen Jahr 2015 sechs neue Mitglieder begrüßen, darunter drei korporative Mitglieder, also Firmen.

Ein zentrales Thema ist für den NVNF die Befahrbarkeit der Bundeswasserstraßen in den Nationalparks im Bereich der Nordsee. Hier plant die Nationalparkverwaltung des Landes Schleswig-Holstein, das Befahren durch die Berufs- und Sportschiffahrt weiter einzuschränken. „Das kann sie aber



Tief bewegt hat Gerd Seier (rechts) die Worte seines Kollegen Rainer Gause vom NV Kappeln-Schlei vernommen. Er erhielt danach einen Vereinsstander zur Erinnerung

nicht alleine, dazu braucht sie die Unterstützung von Hamburg, Niedersachsen und dem Bund“, sagte Seier. Im August 2015 habe es Anhörungen auch des NVNF gegeben, nach denen viele Einwände berücksichtigt worden seien, „aber nicht alle“, so Seier. Daher sieht der NVNF der Änderung mit einer gewissen Skepsis entgegen.

Ein weiteres „Sorgenkind“ der maritimen Gemeinschaft in Nordfriesland ist die Ein-

richtung von Naturschutzgebieten auf See. Das Bundesumweltministerium beabsichtigt, in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) der Nordsee drei sehr große Naturschutzgebiete zu erschaffen. Vor Sylt soll das Naturschutzgebiet „Sylter Außenriff - Östliche Deutsche Bucht“ eingerichtet werden. Das ist ab der Hoheitsgrenze noch

einmal über einhundert Kilometer nach Westen und bis zu 80 Kilometer in Nord-Süd-Richtung. In allen Naturschutzgebieten soll zunächst die Freizeitfischerei verboten werden. Seier: „Das ist vergleichsweise so, als wenn auf einer bestehenden Autobahn und den Nebenwegen mit Lkw- und Pkw-Verkehr ein Naturschutzgebiet eingerichtet wird, wo aus Umweltschutzgründen dann der Verkehr beispielsweise von Wohnmobilen verboten wird“. Es seien ja nicht nur die Naturschutzgebiete, die die Fischerei nochmals einengen würden. Es gebe auch andere Sperrgebiete. „Man muss die Verbotszonen für die Fischerei insgesamt sehen und nicht nur die Nationalparks alleine. Und nicht immer ist auf den noch freien Flächen auch Fisch zu finden“ gab Seier zu Bedenken.

Nach Abschluss des letzten Jahresrückblicks durch Gerd Seier erinnerte der Vorsitzende des NV Kappeln/Schlei, Rainer Gause, an die Arbeit von Seier in den Jahren seiner Tätigkeit und dankte ihm für sein unermüdliches Engagement. Seier war von 1985 bis 2003 auch Mitglied des Ständigen Fachausschusses des DNV, zuletzt Leiter des Arbeitskreises Unfallmanagement.



Bereit zur Nachfolge von Gerd Seier und Klaus Peters: Frederik Erdmann und Ehefrau Beate, beide beschäftigt bei der W.D.R.

Vortrag beim NV Brunsbüttel

Bergungsrisiko und Versicherung



Havarien von großen Containerschiffen stellen ganz neue und viel komplexere Herausforderungen für professionelle Bergungsfirmen und Versicherungen als früher dar

Einen Überblick über das immer komplexer werdende Bergungsrecht hat der Jurist Dr. Eckehard Volz von dem internationalen Anwaltsbüro Ince & Co, Hamburg, kürzlich in Brunsbüttel gegeben. Die aktuelle Entwicklung in der Bergungsindustrie, so Volz, sei gekennzeichnet durch komplizierter werdende Bergungsbedingungen, drohende Umweltgefahren, eine Zunahme der öffentlichen Wahrnehmung von Schiffsbergungen und staatliche Interventionen. Bei erheblichen Auswirkungen auf die gesamte Versicherungswirtschaft seien außerdem besonders die Kasko- und Ladungsversicherer großer Containerschiffe betroffen.

Das grundsätzlich noch heute gültige internationale Bergungsrecht stammt aus dem Jahre 1892, als „Lloyd's Form of Salvage Agreement“ („Lloyd's Open Form“ - LOF) ins Leben gerufen wurde, das 1910 mit dem Brüsseler Abkommen den Zusatz „no cure - no pay“ erhielt. Eine Zäsur bildeten erst die 1970er Jahre, als durch zahlreiche große Tankerhavarien der Umweltschutz in den Blickpunkt rückte und mit LOF 1980 eine besondere Vergütung für umweltschützendes Handeln der Berger in Aussicht gestellt wurde. Durch die „Special Compensation P&I Club Clause“ (SCOPIC), die

in den Bergungsvertrag integriert werden kann, waren in der International Salvage Convention 1989 der IMO erstmals Sondervergütungen für Rettungsmaßnahmen auf hoher See mit einer detaillierten Preisliste im Bergungsrecht enthalten.

Die Herausforderungen der Bergungsindustrie heute sind gekennzeichnet durch zunehmende Schiffsgrößen und das Vorhandensein teurer Ausrüstung mit den damit verbundenen hohen Investitionen ohne sichere Amortisation. Dies erhält noch eine besondere Komponente durch die hohe Bedeutung einer Bergung für die Versicherungsindustrie und eine scharfe Beobachtung durch die Presse bzw. Öffentlichkeit.

Grundsätzlich hält Volz eine staatliche Intervention bei Schiffshavarien für legitim, allein schon deshalb, um Hafengebühren und Umweltkatastrophen zu vermeiden. Er gibt aber zu bedenken, dass staatliches Handeln auch negative Folgen haben kann, zum Beispiel eine Koordination durch Personen ohne die erforderliche Sachkenntnis. Außerdem kann eine Intervention des Staates das über Jahrzehnte bewährte Zusammenspiel von professionellen Bergern und Versicherern von Kasko und Ladung aushebeln. Das könne erhebliche Auswirkungen auf die Kosten haben.

NV Brunsbüttel fordert mehr Instandhaltung im NOK

Nachdem die beiden Großen Schleusen in Brunsbüttel ihren Betrieb wieder umfänglich und weitgehend störungsfrei aufgenommen haben, nutzen zunehmend alte und manchmal sogar auch neue Kunden den Nord-Ostsee-Kanal (NOK). Dieser Umstand, so betont der Nautische Verein Brunsbüttel e.V., sollte aber nicht von den tatsächlichen Sachverhältnissen ablenken, denn immer wieder komme es zu Problemen in der Betriebsabwicklung. Von einer zuverlässigen und kalkulierbaren Passage könne dabei nur bedingt die Rede sein. Den Grund hierfür sieht der NV Brunsbüttel in einer offensichtlichen Vernachlässigung des Erhaltungszustandes der Betriebsanlagen des NOK.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) müsse sich die Frage gefallen lassen, warum während des reparaturbedingten Ausfalls der Großen Südschleuse die Wasser- und Regulierungsschütze nicht instand gesetzt worden seien. Auch wenn auf der Oststrecke die bewährten Holzdalben bereits komplett durch Stahlrohre ersetzt worden seien, bereite die im Westen für den Betriebsablauf wichtige Weiche Kundensee der Schifffahrt große Probleme, weil dort Dalben gar nicht bzw. nur noch ein Teil der maroden Holzdalben vorhanden seien, bemängelt der NV. In einem Kanalabschnitt bei Schafstedt bestehe schon seit fünf Jahren eine bisher noch nicht beseitigte Mindertiefe durch eine Böschungsrutschung. Im Brunsbüttler Binnenhafen fehlten außerdem Warteplätze vor den Schleusen für tiefgehende Schiffe.

Aus Sicht des NV Brunsbüttel besteht für die WSV dringender Handlungsbedarf, die Instandhaltungsarbeiten zu intensivieren. Ein sicherer Betriebsablauf könne nur aufrecht erhalten werden, wenn anfallende Verschleiß- und Nutzungsschäden sowie anstehende Schadensbehebungen nach Kollisionen schnell behoben würden.

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V. · Striepenweg 31
21147 Hamburg · Redaktion: Jan Mordhorst
E-Mail: jan.mordhorst@hamburg.de
www.dnvev.de

© Deutscher Nautischer Verein
Nachdruck unter Quellenangabe gestattet