



Niedersachsen drückt aufs Tempo:

## Hafenbau für morgen muss schon heute begonnen werden



*Der Containerumschlag am JadeWeserPort in Wilhelmshaven nimmt zu. Inzwischen gehören die Megacarrier fast schon zum täglichen Bild an dem Terminal. Niedersachsens Wirtschaftsminister Lies plädiert dafür, die zweite Ausbauphase schon jetzt einzuleiten.*

Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) drückt aufs Tempo: „Angesichts einer bis zum Jahr 2030 erwarteten Zunahme des Welthandels von 74 Prozent muss in den Häfen etwas passieren. Wenn nicht hier bei uns, passiert es woanders“, warnte Lies als Festredner auf den Nautischen Abenden in Wilhelmshaven (21. Oktober) und Elsfleth (4. November). Das, so Lies weiter, müsse die Maxime für die deutsche Wirtschaftspolitik sein. Man müsse jetzt mit vernünftigen Grundlagen die zweite Ausbaustufe des Jade-Weser-Port schaffen. Denn der Vorlauf für solche Projekte betrage, wie man inzwischen weiß, mindestens zehn Jahre. „Manchmal muss man mutig sein“, so der Minister. Angesichts des lange schwächelnden Containerumschlags in Wilhelmshaven sagte er, einiges dauere eben länger, sei dann aber umso erfolgreicher. Außerdem, so betonte Lies, habe Niedersachsen und speziell Wilhelmshaven ein Pfund, mit dem

man wuchern könne: „400 Hektar Erweiterungsfläche auf dem Voss-lapper Groden, das hat keiner in Europa“, sagte Minister Lies. In der Hafenpolitik wolle er dafür sorgen, dass Niedersachsen mit Hamburg und Bremen „auf Augenhöhe“ spreche. Denn Hafenpolitik werde nicht nur in Hamburg und Bremen gemacht, „die machen wir auch“, so Lies. Neben dem angestrebten Ausbau des Jade-Weser-Port erinnerte der Minister aber auch daran, wie wichtig der Erhalt der bestehenden Hafeninfrastuktur, zum Beispiel der

Kaimauern sei. „Unter Wasser wird’s dreimal so teuer, wie über Wasser“, sagte Olaf Lies. Der NV Wilhelmshaven-Jade hat seit Februar 2016 einen neuen Vorsitzenden: Gewählt wurde der Maschinenbauingenieur Dipl.-Ing. Dietmar Janssen (48), seit April 2011 Geschäftsführer der Neuen Jadewerft GmbH, Wilhelmshaven. Janssen, der auf den Nordseewerken in Emden ausgebildet wurde, sieht eine seiner Aufgaben darin, junge Menschen für den Nautischen Verein zu gewinnen. „Wir sind ein Verein der Schifffahrtsverrückten“, sagte er in seiner Begrüßungsrede.

Frank Wessels, Vorsitzender des Deutschen Nautischen Vereins, berichtete in seinem Grußwort über den Erfolg des 35. Deutschen Seeschifffahrtstages im September in Kiel. In den Fachtagungen hätten Empfehlungen erarbeitet werden können, die besonders im Zusammenhang mit der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung bemerkenswert seien. Der Ständige Fachausschuss habe sich darüber hinaus besonders für die Interessen der Freizeit- und Berufsfischerei eingesetzt. „Ein pauschales Verbot der Fischerei, wie es die Bundesregierung plant, ist unzumutbar“, so Wessels.



*Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels (r.) beglückwünschte den neuen Vorsitzenden des NV Wilhelmshaven-Jade, Dietmar Janssen, zu seinem ersten Schifffahrtsabend in der Jadestadt als Gastgeber*

## Generationswechsel beim NV Niedersachsen steht bevor Elsfleth hat hohe Maßstäbe gesetzt



Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (l.) dankte Horst-Werner Janssen für sein Engagement für die maritime Industrie, den Standort Elsfleth und hier ganz besonders für die Seefahrtsschule Elsfleth, zu deren Fortbestand er maßgeblich beigetragen hat

„Nach fast vier Jahrzehnten und einem biblischen Alter von 83 Jahren möchte ich bei der nächsten Jahresmitgliederversammlung im März 2017 mein hohes Amt, den Vorsitz unseres 151 Jahre alten Nautischen Vereins Niedersachsen in jüngere Hände geben“. Mit diesen Worten gab Horst-Werner Janssen, Elsflether Bürger und Reeder, beim Nautischen Essen in der Stadthalle Elsfleth am 4. November 2016 bekannt, nicht noch einmal als Vorsitzender des Nautischen Vereins Niedersachsen e.V. kandidieren zu wollen.

Die etwa 400 Gäste des Abends dankten Janssen für sein jahrzehntlanges ehrenamtliches Engagement mit minutenlangem Beifall, wofür sie sich von ihren Plätzen erhoben hatten. „Horst-Werner Janssen hat sich immer vorbildlich für den Standort Elsfleth eingesetzt, und gerade auch für die hiesige Seefahrtsschule“, sagte der Festredner des Abends, Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies (SPD). Und der stellvertretende Vorsitzende und Geschäftsführer des Deutschen Nautischen Vereins, Nicolai Woelki, konstatierte in seinem Grußwort: „Das Nautische Essen in Elsfleth setzt Maßstäbe“.

Auch Woelki wies, ebenso wie der DNV-Vorsitzende Frank Wessels in Wilhelmshaven, auf die Erfolge des 35. Deutschen Seeschiffahrtstages im September in Kiel hin (siehe Seite 1) und hob besonders die Empfehlungen des Arbeitskreises Berufs-

bildung hervor. Gerade die Änderungen der Schiffsbesetzungsverordnung (Sch-BesV) durch die Bundesregierung hätten zu einiger Unruhe und zu emotionalen Diskussionen geführt. Einig seien sich alle Beteiligten aber darin, dass es einen hohen Bedarf an seemännischem Personal auf See und an Land gebe. „Jetzt müssen wir noch klären, welches konkrete seemännische Know-how künftig international benötigt wird“, sagte der DNV-Geschäftsführer.



Der DNV-Geschäftsführer und stellvertretende DNV-Vorsitzende Nicolai Woelki

Mit den neuen, wettbewerbskonformen Rahmenbedingungen könnten die Reeder nun ihre Anstrengungen für Ausbildung und Beschäftigung für den maritimen Standort Deutschland unternehmen, sagte Woelki.

## Haftungslage der See- und Hafenslotsen in Deutschland ist „problematisch“

Die deutschen See- und Hafenslotsen sind zivilrechtlich einer problematischen Haftungssituation ausgesetzt. Dr. Detlef Zschoche, Rechtsanwalt der Hamburger Kanzlei Ince & Co., berichtete in einem Vortrag vor den Mitgliedern des Nautischen Vereins Brunsbüttel e.V., dass die Lotsen nach dem Seelotsengesetz auch für einfache Fahrlässigkeit haften. „Diese Haftungssituation ist ungleich schärfer als in allen wichtigen schiffahrtstreibenden Ländern des Auslands“, erklärte der Rechtsanwalt, und zeigte auf, dass hier in den zurückliegenden Jahren in Deutschland eine besorgniserregende Entwicklung zu verzeichnen sei.

Zwar seien seit Inkrafttreten des Seelotsengesetzes im Jahre 1954 bis zum Jahr 2000 aufgrund eines Ehrenkodex' keine Haftbarhaltungen deutscher Seelotsen bekannt geworden, 2000 erfolgte aber die erste Haftbarhaltung eines Lotsen, und in den Folgejahren habe es vereinzelt weitere Fälle gegeben. Seit 2011 sei sogar eine zunehmende Tendenz zu verzeichnen, und in diesem Jahr gebe es bereits sieben Haftbarhaltungen mit Forderungen überwiegend im sechsstelligen Bereich. „Der früher geltende Ehrenkodex, Lotsen und Kapitäne für ihre oft unter schwierigsten Bedingungen getroffenen Entscheidungen nicht haftbar zu halten, hat in Deutschland seine Gültigkeit verloren“, sagte Zschoche. Die deutschen See- und Hafenslotsen trügen gegenüber ihren Kollegen im Ausland ein unvergleichbar hohes Risiko, das für sie existenzgefährdend sein könne, weil solche zivilrechtlichen Verfahren langwierig seien und sich über mehrere Jahre hinziehen könnten, warnte der Rechtsanwalt.

„Ein Lotse, der mit der Sorge an Bord geht, bei einer sich als fehlerhaft erweisenden Entscheidung seine Existenzgrundlage zu verlieren, wird kaum die Nerven besitzen, die für Augenblicksentscheidungen in schwierigen Situationen wichtig sind“, so Zschoche. Nach Auffassung des Nautischen Vereins Brunsbüttel sollte die Haftungsregelung in Deutschland derjenigen in den Niederlanden und Finnland angeglichen werden. Dort haftet der Seelotse nur für Vorsatz und vorsatzgleiches Handeln (Leichtfertigkeit).

Fotos: Jan Mordhorst

## DNV-Vorstandsmitglied Braren beim NV Kappeln-Schlei Klimaschutz auf See immer wichtiger



Rörd Braren (l.) berichtete über aktuelle Maßnahmen zum maritimen Umweltschutz auf den Schiffen seiner Flotte. Der NV-Vorsitzende Rainer Gause stellte den diesjährigen Schifffahrtsabend in Kappeln unter das Motto „Schifffahrt und Umwelt“.

Gastredner beim Schifffahrtsessen des Nautischen Vereins Kappeln-Schlei e.V. war in diesem Jahr Rörd Braren, Reeder und Vorstandsmitglied im Deutschen Nautischen Verein. Er ist ein Verfechter des Klimaschutzes auf See und unterstützt die von der IMO begonnene Revision von MARPOL Annex VI zur weiteren Verringerung der Emissionen von Schiffsmaschinen. Schiffe seiner Flotte sind bereits mehrfach für besondere Umweltverträglichkeit ausgezeichnet worden.

Kernproblem beim Umweltschutz auf See ist der Ausstoß von Kohlendioxid. Eine effektive Verringerung bräuchte die Verwendung von Flüssiggas (LNG) als Brennstoff, mit der man mehrere Probleme gleichzeitig löse, sagte Braren. Nachteile allerdings seien u.a. höhere Investitionskosten und wesentlich mehr Platzbedarf. Braren glaubt an die Zukunft von LNG, hat aber bisher wegen der Nachteile noch keinen Charterer gefunden, der einen entsprechenden Neubau unterstützt.

Ein weiteres Problem ist der Ausstoß von Schwefeldioxid. Die USA, die Nordsee und die Ostsee sind bereits zu Sondergebieten erklärt worden, denen weitere folgen werden. „Das wird für die Schifffahrt eine riesige Herausforderung werden“, prophezeit Braren. Denn ab 2020 ist weltweit nur noch Schweröl mit einem

Schwefelanteil von 0,5 Prozent zugelassen. Zwei Schiffe der Reederei Braren, die ständig in den Sondergebieten unterwegs sind, verwenden als Brennstoff schwefelarmes Schweröl. Sie sind mit außerdem einem Trockenscrubber ausgerüstet, der dem Abgas Kalkgranulat beimengt. Bei diesem Verfahren fallen keine Abfallstoffe an, sondern ein Rohstoff, der gesammelt wird und später im Straßenbau oder in der Zementindustrie weiter verwendet werden kann. Um auch die Stickoxide und damit auch Ozon zu eliminieren, wurde auf drei Braren-Schiffen zusätzlich ein Abgaskatalysator eingebaut.

Der Vorsitzende des Nautischen Vereins Kappeln-Schlei e.V., Rainer Gause, betonte bereits in seiner Begrüßungsrede die Bemühungen um maritimen Umweltschutz in seinem Verein. „Durch die Mitarbeit in der ‚Arbeitsgruppe Nautische Vereine Ostsee‘ unterstreichen wir unser Interesse an allem, was den sensiblen Lebensraum Ostsee betrifft. Kernthemen hier seien die Gefahren des rasant zunehmenden Schiffsverkehrs auf der Ostsee, die Sicherheit des Seeverkehrs an der künftigen Baustelle der festen Fehmarnbeltquerung sowie die Einrichtung von Naturschutzgebieten und das damit verbundene Verbot der Freizeit- und Berufsfischerei, so Gause.

## Malchow: „Sinnlosen Wettbewerb unter den Großschiffen stoppen!“

„Mega-Schiffe - und nun?“ lautete das Thema der Festrede des traditionellen Essens des Nautischen Vereins zu Bremerhaven e.V. am 28. Oktober 2016 in der Seestadt. Der Vorsitzende des Vereins, Reiner Schumacher, hatte mit Prof. Dr.-Ing. Ulrich Malchow einen kompetenten Referenten für dieses Thema gefunden. Dieser stellte gleich zu Beginn seiner Rede klar, dass das Deutsche Seeverladerkomitee empfiehlt, von den großen Schiffen abzusehen. Malchow: „Vorteile lassen sich aus der Größe der Schiffe nicht mehr ableiten, die positiven Effekte der ‚economy of scale‘ sind nur noch marginal“. Die Häfen, so Malchow weiter, litten als Einzelkämpfer sehr unter den Großschiffen. Weil die Häfen durch die öffentliche Hand finanziert würden, komme der Steuerzahler letztlich für einen „sinnlosen Wettbewerb“ unter den Containerschiffsreedereien auf. Malchow empfiehlt ein Größenlimit, um „diese idiotische Entwicklung einmal zu stoppen“. Bei der Havarie der „CSCL Indian Ocean“ habe sich gezeigt, dass es für die Bergung von Containern keinen Notfallplan gebe. „Weil niemand darauf vorbereitet ist, besteht ein Vorsorgedefizit“, beklagte er.



Fotos: Jan Mordhorst

Reiner Schumacher, Prof. Dr. Ulrich Malchow, Kpt. Prof. Dr. Werner v. Unruh (v.l.)

In seiner Kapitänsrede ging Kapitän Prof. Dr. Werner von Unruh, Delegierter des Nautischen Vereins Niedersachsen beim DNV, auf den Wandel des Berufsbildes des Seemannes in der Öffentlichkeit ein. „Noch ist die Attraktivität des Seemannsberufs vorhanden, wir müssen das erhalten“, forderte er.

### 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