



Mai 2018

Schiffahrtsabend des NV Brunsbüttel

DNV-Vorsitzender Wessels ruft zu Geschlossenheit auf



Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels (r.) und der NV-Vorsitzende Michael Hartmann (l.) sind von gemeinsamer Stärke überzeugt. In der Mitte der Festredner des Brunsbütteler Schiffahrtsabends, der schleswig-holsteinische Ministerpräsident Daniel Günther.

Der Deutsche Nautische Verein feiert in diesem Jahr sein 150-jähriges Bestehen. Die Vorbereitungen dazu laufen auf Hochtouren. Dies nahm der Vorsitzende des Nautischen Vereins Brunsbüttel e.V., Michael Hartmann, auf dem Schiffahrtsabend des NV in Brunsbüttel zum Anlass, den Zusammenhalt in der deutschen nautischen Gemeinschaft zu unterstreichen.

„Der DNV fördert satzungsgemäß alle im allgemeinen Interesse liegenden Angelegenheiten der Schifffahrt, des Schiffbaus, der Hafenwirtschaft und der maritimen Umwelt. Nach unserem Verständnis hat sich der DNV über Jahrzehnte genau daran gehalten“, sagte Hartmann. Der Nautische Verein Brunsbüttel stehe hinter den satzungsgemäßen Zielen des DNV und man wolle in engem Schulterschluss mit allen Nautischen Vereinen den Zusammenhalt durch intensive Mitarbeit stärken und fördern. Der Vorstand könne sich der tatkräftigen Unterstützung des NV Brunsbüttel gewiss sein, sicherte Hartmann zu. Im Hinblick auf das bevorstehende Jubiläum sagte der DNV-Vorsitzende Frank Wessels in seinem Grußwort, dass zu dem beim DNV eingeleiteten Evaluierungs-

und Neuausrichtungs-Prozess auch ein würdiger Umgang mit der Vergangenheit gehöre. Er dankte dem NV-Vorsitzenden Hartmann für seine klaren Worte und für das Bekenntnis zu den gemeinsamen Zielen und betonte: „Nur gemeinsam sind wir stark“. Kleinteilige Diskussionen seien kontraproduktiv und führten zu inneren Zerwürfnissen, sagte Wessels.

Der DNV-Vorsitzende betonte, dass sich der DNV fachlich solange nicht mehr zum Thema „Deutsche Küstenwache“ äußern werde, solange sich die politischen Vorgaben dafür nicht ändern würden. Verständnis äußerte Wessels aber dafür, wenn

sich einzelne Nautische Vereine weiter mit diesem Thema beschäftigen.

Der Festredner des Abends, Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther, sicherte zu, dass die Landesregierung die wichtigen Infrastrukturprojekte des Landes voranbringen werde, beispielsweise das Projekt Küstenautobahn A20: „Die müssen wir bauen, wir arbeiten mit Hochdruck daran“. Ganz konkret im Interesse Brunsbüttels sei eine Reise nach Rotterdam gewesen, die der Ministerpräsident kürzlich mit Vertretern der örtlichen Wirtschaft unternommen habe. Mit Investitionen in Höhe von 450 Mio. Euro soll in Deutschland ein Terminal für LNG als neuem Schiffstreibstoff gebaut werden. „Es ist unser Auftrag, das Terminal nach Brunsbüttel zu bekommen“, sagte Günther. Man habe jetzt auch den Bund mit im Boot, denn die Bundesnetzagentur habe bestätigt, dass Brunsbüttel der richtige Standort für dieses Terminal sei. Überhaupt müsse Schleswig-Holstein mehr in Berlin präsent sein, um zugesagte Gelder auch wirklich abfließen zu lassen. Eine kritische Anmerkung zum deutschen Rechtssystem konnte sich auch Günther nicht verkneifen: Mit dem derzeitigen Planungsrecht sei man nicht recht zukunftsfähig. „Wenn sich da nichts ändert, sind große Infrastrukturprojekte in Zukunft stark gefährdet“.

Fortsetzung auf Seite 4



Fotos: Jan Mordhorst

Baugeräte aller Art bestimmen derzeit das Bild an den Schleusen in Brunsbüttel. Hier entsteht die neue Schleusenkammer, an deren Errichtung fieberhaft gearbeitet wird.

NV Cuxhaven e.V.

Bunter Schifffahrtsabend mit maritimen Höhepunkten

In der inzwischen gewohnten Art eines Alleinunterhalters hat Kapitän Ralf Gütlein, Vorsitzender des Nautischen Vereins Cuxhaven e.V., beim Schifffahrtsessen 2018 in der Cuxhavener Kugelbakehalle seine rund 320 Gäste durch einen „bunten Abend“ geführt.

Gütlein, der in diesem Jahr auf eine politische Bestandsaufnahme der gegenwärtigen Situation in der Schifffahrt und einen Bericht aus dem Vereinsleben verzichtete, nahm sich stattdessen über eine Stunde Zeit, um verschiedene Gäste vorzustellen. Dies waren zahlreiche Politiker und Sponsoren des Festabends und des Nautischen Vereins Cuxhaven. Darunter befand sich auch der ehemalige Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig, Bundestagsabgeordneter in den Legislaturperioden von 1998 bis 2009 und von 2000 bis 2002 Bundesverkehrsminister. Bodewig ist Ehrenmitglied des NV Cuxhaven, weil er in seiner Amtszeit als Bundesverkehrsminister die Übereignung des Cuxhavener Wahrzeichens, der Kugelbake, an die Stadt Cuxhaven veranlasst hatte. „Das war ein kluger Schachzug“,



Nutzten den Abend zu einem kurzen Gedankenaustausch: Bundesminister a.D. Kurt Bodewig (l.) und der Festredner des Abends, der niedersächsische Wirtschaftsminister Bernd Althusmann

sagte Gütlein, „denn die Kugelbake droht wegen ihres Alters umzukippen und jetzt kommen die Kosten“.

In seiner Festrede stellte Bernd Althusmann, niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, die gegenwärtig gute Lage der deutschen Wirtschaft dar. „Die Rahmenbedingungen mit einem Wirtschaftswachstum von 2,3 bis 2,6 Prozent, unterstützt durch die Weltwirtschaft, können



Was ein „Wirbel“ in der Seefahrt ist, versuchte Gütlein (r.) Minister Althusmann zu erklären - natürlich nicht ohne auf dessen Wirkung auch in der Politik anzuspielen.

kaum besser sein“, sagte der Minister. Davon werde auch die maritime Industrie profitieren. Dies sei eine „herausragend gute Situation“, die zusätzlich getragen werde von niedrigen Ressourcenpreisen. Althusmann warnte gleichzeitig: „Das kann sich aber so nicht ewig fortsetzen. Wir sollten innehalten!“

Der Minister ging auch auf wichtige Projekte der niedersächsischen Verkehrs-Infrastruktur ein. Der damalige Bundesverkehrsminister Seeborn habe bereits im Jahre 1966 die Westumfahrung Hamburgs angekündigt. Jetzt, über fünfzig Jahre später, verhandele er mit Hamburg, ob man die A26 zwischen Hamburg und Cuxhaven wirklich fertig bekommt. Und von einem

Bau der Autobahn sei man noch meilenweit entfernt. Eine Volkswirtschaft könne sich eine so lange Planungszeit auf Dauer nicht leisten, warnte Althusmann und betonte: „Wir müssen die Planungs- und Genehmigungsprozesse deutlich beschleunigen, sonst stellen wir die Projekte langfristig in Frage“.

Ein weiterer Höhepunkt des Abends war die Präsentation einer Flasche „Polar Circle Aquavit“ aus dem Fass Nr. 1, das auf der Reise Bremerhaven-Antarktis-Bremerhaven auf dem Expeditionsschiff „Hanse Explorer“ des Bremer Reeders Peter Harren am 22. Januar 2018 den südlichen Polarkreis überquert hat. Das Fass war während der 167 Tage dauernden Reise der Sonne, dem Wind und den wechselnden Temperaturen ausgesetzt. So entstand ein voller, sehr vielschichtiger Aquavit.

In der abschließenden Kapitänsrede warb Regierungsdirektor Kapitän Holger Feldmann, Nautiker und Jurist bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: „Es lohnt sich, Seemann zu werden“.



Während Gütlein (l) die Reise des Aquavits erklärte, freute sich Reeder Peter Harren über die erste Flasche des Getränks, das mit seiner „Hanse Explorer“ 24 600 Seemeilen unterwegs war.

Fotos: Jan Mordhorst

NV Vogelfluglinie e.V.

Sorge um Sicherheit der Schifffahrt



Die Reederei Scandlines betreibt mit vier Hybrid-Fähren (Abgase: Wasserdampf) die Vogelfluglinie. Sie verkehren halbstündlich zwischen Puttgarden und Rödbyhavn.

Ernste Sorgen um die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs auf dem Fehmarnbelt im Falle des Baus der geplanten Festen Fehmarnbeltquerung macht sich der NV Vogelfluglinie: „Stellen Sie sich bitte diese riesige Baustelle in der Ostsee vor, wo ein Graben zur Verlegung der Tunnelelemente von Fehmarn nach Lolland gebaggert werden muss“, sagte der Vorsitzende des NV, Kapitän Johannes Wasmuth, in seiner Begrüßungsrede zum Nautischen Essen am 23. März an Bord des Scandlines-Fährschiffes „Deutschland“.

Der Aushub werde mit Tausenden von Schlepp- oder Schubverbänden nach Lolland transportiert und dort westlich von Rödby verklappt, so Wasmuth weiter. „Diese Verbände queren auf jeder Tour die Hauptschiffahrtlinie, die T-Route oder auch den Kiel-Ostsee-Weg und die Fährroute. Aufgrund ihrer Vorfahrtberechtigung provozieren diese Transporte Ausweichsituationen von bis dato in diesem Seegebiet nie gekanntem Ausmaß“. Gleichzeitig unterliege der Schifffahrtsweg einer ständigen Veränderung, denn wo gebaggert werde oder Elemente verlegt würden, sei das entsprechende Gebiet gesperrt. Wasmuth betonte, es sei die urreigenste Aufgabe des DNV und der angeschlossenen Nautischen Vereine mit ihren Arbeitskreisen, die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs an dieser Stelle kritisch zu begleiten. „Wir wollen keine Vorfälle vor unserer Haustür und haben deshalb Maßnahmen zu überlegen und zu

entwickeln, diese nachhaltig zu verhindern“. Eine dieser Maßnahmen müsse zwingend eine Echtzeit-Simulation für das betreffende Gebiet sein, forderte der NV-Vorsitzende.

Ebenfalls Sorgen macht sich der NV Vogelfluglinie um den Schifffahrtsstandort Deutschland. Hat er eine Zukunft? Machen deutsche Reeder alles richtig, sind sie zukunftsfähig und nachhaltig? Geht unser maritimes Wissen verloren? Es dürfe einfach nicht sein, so Wasmuth, dass junge Schiffsmechaniker mit einem erfolgreich abgeschlossenen Ingenieurs- oder Nau-



Der Vorsitzende des NV Vogelfluglinie, Johannes Wasmuth (r.) bedankte sich bei dem Festredner Dr. Kröger mit einem Buch.

tikstudium in der Schifffahrt keinen Job bekommen. „Diese jungen Leute gehen dem Schifffahrtsstandort Deutschland mit ihrem Wissen definitiv verloren“, beklagte der NV-Vorsitzende.

Ob deutsche Reeder alles richtig machen und vor allem, was sie machen - darum ging es in der Festrede, zu der der Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), Dr. Martin Kröger, an Bord der „Deutschland“ gekommen war. Eine „spitzentechnologie-orientierte Wachstumsbranche“ nannte Kröger die Schifffahrt, die, angesichts der Berichte in den Medien, in der Öffentlichkeit „ein verwirrendes Bild“ abliefern. Richtig sei, so der VDR-Geschäftsführer, dass aus dem Einflussbereich deutscher Reeder rund sieben Millionen BRZ an Schiffsraum verloren gegangen seien. Der Grund hierfür seien „arbeitsbezogene Betriebskosten“. Angesichts vieler derzeitiger Umflaggungen nach Madeira (Portugal) meinte Kröger, dass dort offenbar vieles richtig gemacht werde. „Je komplizierter die Flaggenverwaltung, umso komplizierter die Flagge“, sagte er.

Zudem habe die Schifffahrt derzeit viele Investitionsschwerpunkte, denn man befinde sich in einem umfassenden Anpassungsprozess. Als Beispiel nannte Kröger die Umstellung der Schiffsbrennstoffe. „Das Getriebe beginnt zu knirschen. Das führt aber nicht zu einer Katastrophe. Wir selbst machen die Entwicklung und sehen sie als Chance, wenn die Weichen richtig gestellt werden“, so der VDR-Geschäftsführer im Hinblick auf die deutsche Schifffahrtspolitik. Außerdem komme die Schifffahrt „aus der schlimmsten Krise aller Zeiten. Die Alarmglocken läuten immer noch.“ Die Schifffahrt sei sowohl Teil

als auch Betreiber der Globalisierung, und es gelte, den Schifffahrtsstandort Deutschland wettbewerbstüchtig zu erhalten. Allerdings seien Dänemark, das einer der attraktivsten Schifffahrtsstandorte in Europa werden will, Belgien, Norwegen und die Niederlande „bereits erheblich weiter als wir“. Kröger: „Ob wir die Lage als Chance

begreifen, hängt von uns selbst ab. Ziel der deutschen Schifffahrtspolitik muss sein, Schifffahrt im Lande nicht nur möglich zu machen, sondern aus einer Spitzenposition heraus zu betreiben“.

Fotos: Jan Mordhorst

Nautischer Verein Brunsbüttel e.V.

Nachwuchsmangel wird zum Problem



Bernd Appel (r.) hielt die Laudatio zur Verleihung des „Navigare Preises“ des NV Brunsbüttel an die ehemalige Amtsleiterin des Wasser- und Schifffahrtsamtes, Gesa Vökl. Den Preis übergab Michael Hartmann an die strahlende Empfängerin.

Fortsetzung von Seite 1

Michael Hartmann ging in seiner Rede auch auf regionale Fragen ein. Die Schifffahrt fiebere der Fertigstellung der 5. Schleusenkammer am Eingang des Nord-Ostsee-Kanals entgegen. In diesem Zusammenhang wurde der „Navigare Preis“ des NV Brunsbüttel, alljährlich verliehen an Persönlichkeiten, die sich um maritime Belange des Hafen- und Industriestandortes Brunsbüttel verdient gemacht haben, an die ehemalige Amtsleiterin des WSA Brunsbüttel, Gesa Vökl, vergeben. „Letztlich konnten Sie mitentscheidend dazu beitragen, den Neubau einer zusätzlichen Schleusenkammer durchzusetzen“, sagte der ehemalige Vorsitzende des NV Brunsbüttel, das DNV-

Vorstandsmitglied Bernd Appel, in seiner Laudatio. Vökl habe wesentlich dazu beigetragen, dass es nach dem Planfeststellungsbeschluss keine juristischen Einwände gegen die Großbaustelle gab. „Eine in Deutschland seltene Ausnahme“, merkte Appel an.

Dringender Handlungsbedarf besteht nach Einschätzung

des NV Brunsbüttel auch angesichts des Nachwuchsmangels im Sekundärbereich der maritimen Wirtschaft. In den nächsten zehn Jahren gingen allein im nationalen See- und Hafenlotswesen etwa 400 von 900 Seelotsen in den Ruhestand, warnte Michael Hartmann. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) habe gemeinsam mit der Bundeslotsenkammer ein fertiges und in wesentlichen Teilen bereits erfolgreich erprobtes Ausbildungskonzept zur Sicherung des Personalbedarfs im deutschen Seelotswesen vorgelegt, das die Nautischen Vereine unterstützten. Und auch die WSV selbst stehe vor ähnlichen Herausforderungen, so Hartmann.

pfligt des § 25 Abs. 2 der SeeSchStrO. Mit Beginn des Anlegemanövers setzt sich die Ausweichpflicht gegenüber anderen Fahrzeugen grundsätzlich gemäß § 33 Abs. 1 SeeSchStrO fort.

Vortrag beim NV zu Hamburg e.V.

Schifffahrt und Umwelt

Die Liste der in der Schifffahrt bestehenden Umweltregularien ist lang. Dr. Martin Kröger, Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), konzentrierte sich in seinem Vortrag vor Mitgliedern und Freunden des Nautischen Vereins zu Hamburg e.V., ob die Vorschriften Bremse oder Impulsgeber seien, auf drei Kernbereiche, die in Zukunft die größte Aufmerksamkeit erfordern: Schwefel- und Stickoxid-Emissionen, Recycling



Dr. Martin Kröger

(Verschrottung) und CO₂-Emissionen. Die Einführung einer Obergrenze von 0,5 Prozent bei den Schwefel- und Stickoxid-Emissionen, die ab 2020 gilt, bedeute die Abkehr vom herkömmlichen Schweröl. Alternativen seien die Verwendung von Gasöl, eines Scrubbers oder alternativen Brennstoffen. Beim Schiffsrecycling dringt die Schifffahrt darauf, dass die Bundesregierung das seit 2009 bestehende Hongkong-Abkommen ratifiziert, dass die Verschrottung relativ genau regelt. Die Umsetzung des Ziels der Schifffahrt, möglichst schnell umweltneutral zu fahren, sei schwierig, so Kröger. Es sollen bis 2023 alle Schiffe ihren Treibstoffverbrauch der IMO melden, die die Angaben auswertet und so die tatsächlichen CO₂-Emissionen errechnet. Bremse oder Impulsgeber? Wenn die Regeln weltweit gelten, sind sie keine Bremse, sondern könnten sogar Impulsgeber für neue Technologien sein. Regionale Vorschriften und solche ohne Kenntnis der Technologie und der Folgekosten seien allerdings hinderlich, so Kröger.

Arbeitskreis Recht im StFA

Ab Beginn des Drehmanövers ausweichpflichtig



Der Museumseisbrecher „Stettin“

Nach der Kollision des historischen Dampfseisbrechers „Stettin“ mit der finnischen Ro/Ro-Fähre „Finnsky“ im Bereich des Fähranlegers Warnemünde im

August 2017 kam es zu einer Diskussion über die Vorfahrtsberechtigung. Der Arbeitskreis Recht im Ständigen Fachausschuss (StFA) des DNV ist der Auffassung, dass mit dem Beginn des Drehmanövers eines Schiffes die Ausweichpflicht nach § 25 Abs. 2 SeeSchStrO gegenüber anderen im Fahrwasser fahrenden Fahrzeugen gegeben ist. Die Vorschrift bleibt weiter anwendbar für eine nach dem Drehmanöver folgende Rückwärtsfahrt zum Anleger, solange nicht deutlich Bug und Heck getauscht wurden, was beispielsweise durch einen Wechsel der Positionslampen erkennbar sein muss. Während dieses Reiseabschnitts stehen die manövrierenden Fahrzeuge weiterhin unter der Ausweich-

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V. · Tempowerkring 6
21079 Hamburg · Redaktion: Jan Mordhorst
E-Mail: jan.mordhorst@hamburg.de
www.dnvev.de

© Deutscher Nautischer Verein
Nachdruck unter Quellenangabe gestattet