



Dezember 2017

22. Nautischer Parlamentarischer Abend

„Zukunftsperspektive Schifffahrtsstandort Deutschland“



Unter der Moderation von DNV-Geschäftsführer Nicolai Woelki (2. v.r.) diskutierten (von links): Johann Saathoff (SPD), Claudia Müller (B90/Die Grünen) und Rüdiger Kruse (CDU/CSU). Sie legten die Standpunkte ihrer Fraktionen zu maritimen Themen dar.

Mit drei Abgeordneten des am 24. September 2017 gewählten Bundestages veranstaltete der Deutsche Nautische Verein (DNV) am 8. November 2017 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Berlin seinen 22. Nautischen Parlamentarischen Abend.

Die Erwartungen der maritimen Wirtschaft trafen auf die Vorstellungen der Abgeordneten zur Zukunftsperspektive für den Schifffahrtsstandort Deutschland. Auch



Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels sieht deutliche Anzeichen für eine Verbesserung der Lage in der Seeschifffahrt.

wenn die Abgeordneten des neu gewählten Bundestages zum Zeitpunkt der Diskussion noch über die Bildung einer Regierung sondierten, geben die Wahlprogramme und die Maritime Agenda 2025 Einblick in die Vorstellungen der Parteien zu maritimen Themen. Auf dem Podium im BMVI waren drei der sechs Bundestagsfraktionen vertreten: Johann Saathoff (SPD), Rüdiger Kruse (CDU/CSU) und Claudia Müller (B90/Die Grünen). Unter der Moderation des stellvertretenden DNV-Vorsitzenden und Geschäftsführers Nicolai Woelki wurde lebhaft über die Sorgen um die Erhaltung des maritimen Know-hows im Lande, den Ausbau der Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen, alternative Schiffsantriebe, den maritimen Umweltschutz und die Auswirkungen der Digitalisierung in der maritimen Industrie diskutiert. Angereichert wurde die Podiumsdiskussion durch Wortbeiträge u.a. des Vorsitzenden des NV zu Hamburg e.V., Christian Suhr, des Delegierten des NV Niedersachsen e.V. im DNV, Werner von Unruh, und des DNV-Vorstandsmitglieds und Vorsitzenden des NV Brunsbüttel e.V., Bernd Appel. Dabei ging es im Wesentlichen um die Sorgen der Reederschaft im

internationalen Wettbewerb, die Notwendigkeit einer Verbesserung des Betriebsklimas an Bord (von Unruh: „Der Ton an Bord ist oft nicht mehr zeitgemäß“) und Fragen der Bewältigung des erwarteten deutlichen Anstiegs der umzuschlagenden und abzu-

transportierenden Ladungsmengen. In seiner Begrüßung stellte der DNV-Vorsitzende Frank Wessels fest, dass sich die positiven Anzeichen dafür, dass die seit

Fortsetzung auf Seite 2

Der Deutsche Nautische Verein und die Redaktion POSITION wünschen allen Lesern und Freunden ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr

2018

Fortsetzung von Seite 1

2008 bestehende Schifffahrtskrise nach massiven Umstrukturierungen überwunden sei, mehren würden. Das weltweite Überangebot an Schiffstonnage nähere sich durch Verschrottungen - teilweise auch von jungen Schiffen - wieder langsam der Nachfrage nach Schiffsraum mit der Folge, dass es in einigen Teilbereichen wieder möglich sei, auskömmliche Charraten zu erzielen. Die Bundesregierung, so Wessels weiter, habe die Rahmenbedingungen der Schifffahrtförderung in Deutschland im vergangenen Jahr wettbewerbskonform angepasst. Eine Sorge jedoch treibe alle Beteiligten um, nämlich der Nachwuchs an seamännischem Personal. Wessels: „Der attraktive Beruf in der Seeschifffahrt, ob Nautiker oder Techniker, bietet gute Perspektiven nicht nur für den primären Seefahrtbereich, sondern auch für den sekundären Beschäftigungsbereich an Land bei Reedereien, Behörden oder beispielsweise als Lotse“.

Erschwerend komme allerdings hinzu, dass für die seamännische Ausbildung genügend Schiffe unter deutscher Flagge vorhanden sein müssten. „Die zurück gehende Anzahl

von Schiffen unter deutscher Flagge unterstreicht die Sorge auch um den seamännischen Ausbildungsstandort Deutschland“, sagte der DNV-Vorsitzende.



Enak Ferlemann, Staatssekretär im BMVI, begrüßte die Gäste von der Küste.

Als „die Säulen der deutschen Wirtschaft“ und von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland bezeichnete Enak Ferlemann, Staatssekretär im

BMVI, die deutsche maritime Industrie mit der Schifffahrt, dem Schiffbau, den Häfen und den Zulieferbetrieben. „Das müssen wir den Binnenländern immer wieder klar machen“, sagte er zur Begrüßung seiner Gäste von der Küste in Berlin. Daher habe die Bundesregierung die Rahmenbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt an internationales Niveau angeglichen. Angesichts der dennoch schrumpfenden Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge sagte Ferlemann: „Enttäuscht sind wir nicht. Aber wir müssen darauf achten, dass wir die Ausbildung nicht vernachlässigen“.

Hinsichtlich des geplanten Ausbaus der seewärtigen Zufahrten zu den deutschen Seehäfen sagte der Staatssekretär, dass man mit sämtlichen Verfahren immer gleich beim Bundesverwaltungsgericht lande. Dies bringe stets Verzögerungen. Ferlemann: „Ein solches Planungsrecht können wir uns nicht mehr erlauben. Das ist unverträglich für eine Industrienation“. Sein Ministerium fördere die Entwicklung von LNG als zukünftigem Treibstoff für Schiffe. „LNG wird sich durchsetzen“, sagte der Staatssekretär.

NV Kappeln-Schlei e.V.

Vielen Traditionsschiffen droht das Aus

Der Nautische Verein Kappeln-Schlei e.V. macht sich Sorgen um die Zukunft der Traditionsschiffe. Zwar bekenne sich das Bundesverkehrsministerium grundsätzlich zum Erhalt der Traditionsschifffahrt, wolle aber mit einer neuen Sicherheitsverordnung die Sicherheit von Besatzung und Passagieren auf diesen Schiffen gewährleisten. „Trotz der Intervention des Deutschen Nautischen Vereins wird die Verordnung 2018 in Kraft treten. Das könnte das Aus für viele Traditionsschiffe in der Passagierfahrt bedeuten“, sagte der Vorsitzende des NV Kappeln-Schlei, Rainer Gause, in seiner Rede zum diesjährigen Nautischen Essen am 2. November in Kappeln. Die vom Ministerium geforderten schiffbaulichen Maßnahmen, so Gause weiter, ließen sich aufgrund der Bauweise der Schiffe entweder nicht durchführen, oder würden die finanziellen Möglichkeiten der Eigner übersteigen. Ohne zahlende Passagiere aber sei der Erhalt vieler dieser Oldtimer kaum noch

möglich. Der Blickfang Museumshafen und damit die Stadt Kappeln würden dadurch um eine Attraktion ärmer werden, beklagt der NV-Vorsitzende.

Einen Überblick über den derzeitigen Stand der Entwicklung einer möglichen Einführung des autonomen Schiffsbetriebes gab der Gastredner des Abends, Heino Schadwald vom Maritimen Cluster Norddeutschland in Kiel. „Vollkommen autonome Schiffe sind derzeit nicht denkbar“, sagte der Experte, verkante aber nicht, dass das Thema derzeit so große Unterstützung erhalte, weil die Industrie und viele Zulieferfirmen es für so wich-

tig erachteten. Dennoch sei das Projekt „weit von einer Realisierung entfernt“. Es gebe noch viele ungelöste Probleme, wie beispielsweise Haftungsfragen bei Unfällen oder die Tatsache, dass ein autonomer Eisbrecher das zu brechende Eis nicht von anderen festen Gegenständen unterscheiden kann. „Aber“, so Schadwald weiter, „die Lücken sind nicht Lücken, die man nicht schließen könnte“. Das autonome Schiff werde es irgendwann geben, aber nicht in den nächsten 20 Jahren.



Fotos: Jan Mordhorst

Nach den neuen Vorschriften können viele Traditionsschiffe nicht mehr in der bisherigen Form betrieben werden. Das ehemalige Kappeler Ausflugsschiff „Bente“ würde sich in einem Museumshafen an der Schlei sicher gut präsentieren.

NV Niedersachsen e.V.

Ausbildung Voraussetzung für sicheren Schiffsbetrieb

Das diesjährige 39. Nautische Essen des NV Niedersachsen e.V. am 17. November 2017 stand ganz unter dem Eindruck des nur wenige Tage zurückliegenden Todes seines langjährigen Vorsitzenden Horst Werner Janssen.

„Nur wenige Nautische Vereine wurden so von ihrem Vorsitzenden geprägt, wie der Nautische Verein Niedersachsen“, sagte der DNV-Vorsitzende Frank Wessels in seinem Grußwort vor den über 350 Gästen. Horst Werner Janssen habe sich nicht nur für den NV und für Elsfleth verdient gemacht, „sondern auch für die ganze nautische Gemeinschaft“, sagte Wessels.

Der DNV-Vorsitzende ging auch auf aktuelle Havariefälle wie die Strandung der „Glory Amsterdam“ vor Juist und den Untergang des Fischkutters „Condor“, sowie ein zu entwickelndes Notfallmanagement auf Kreuzfahrtschiffen ein. „Unser ständiger Fachausschuss kann seine Expertise der Politik anbieten“, so Wessels.

Mit dem Thema Sicherheit auf See und an Bord beschäftigte sich auch der NV-Vor-



Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels (r.) begrüßte den neuen Vorsitzenden des NV Niedersachsen, Gerd Bielefeld und seine Gäste des Nautischen Essens. Der Bankkaufmann trat die Nachfolge des kürzlich verstorbenen Horst Werner Janssen an.

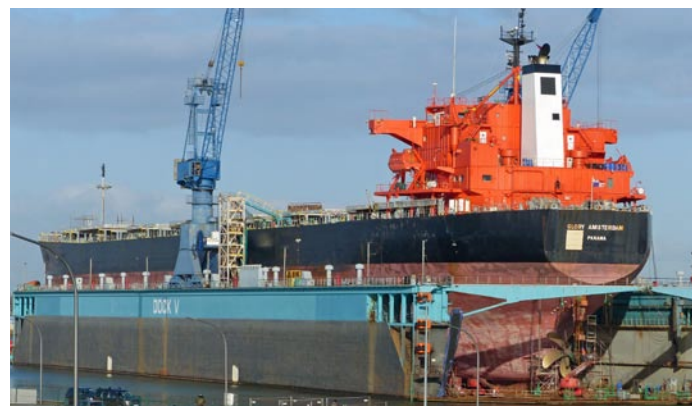
sitzende Gerd Bielefeld in seiner Rede. Es habe in jüngster Zeit Begebenheiten an der hiesigen Küste gegeben, die zu großen Katastrophen wirtschaftlicher und umweltschädigender Art hätten führen können. Als Beispiele nannte er die Strandung der „Glory Amsterdam“ vor Juist und die Kollision der „Mount Hope“ an der Braker Hafenanlage - beides Havarien der jüngsten Vergangenheit. Es drängten sich Fragen auf, ob Seeleute weltweit so gut ausgebildet seien wie deutsche Seeleute, wie sicher die Technik sei und wie sorgfältig die Schiffe gewartet würden. Bielefeld gab zu bedenken, dass mit der Änderung der deutschen Schiffsbesetzungsverordnung, die einen Schiffsmechaniker als Besatzungsmitglied auf Schiffen ab 8000 TEU nicht mehr vorschreibe, nicht auszuschließen sei, dass „damit längerfristig ein Problem auf die Schifffahrt, aber auch auf die Behörden, die Schiffsmechaniker benötigen“, zukomme. Bielefeld hob hervor, dass in Elsfleth die Rahmenbedingungen für eine gute Ausbildung einmalig seien und diese in vorbildlicher Weise gebo-

ten werde. Die Traditionsschifffahrt werde durch die angestrebten neuen Vorschriften möglicherweise stark beeinträchtigt werden, befürchtet der NV-Vorsitzende.

In seiner Festrede ging Bischof Jan Janssen von der evangelisch-lutherischen Kirche in Oldenburg der Frage nach „Was hat die Bibel zur Seefahrt zu sagen?“ und spannte als Antwort einen Bogen zwischen der Bibel und der Seefahrt. „Die Bibel beginnt schon mit einem Blick über das Meer“, sagte der Bischof. Schiffsunglücke gehörten zur biblischen Erfahrungswelt und die maritime Lebenswelt sei ein Teil der biblischen Glaubensgeschichte. Die Bibel, so Bischof Janssen weiter, klinge an manchen Stellen wie Berichte aus den „Tagesthemen“. Den Festredner hatte Horst Werner Janssen noch persönlich eingeladen.



Sehr gefreut hat sich Bischof Janssen über das Gastgeschenk des NV Niedersachsen, ein Buddelschiff mit dem Elsflether Traditionsschiff, dem Schoner „Grossherzogin Elisabeth“.



In einem Bremerhavener Dock wurde der Ruderschaden des Havaristen „Glory Amsterdam“ nach der Strandung behoben.

Fotos: Jan Mordhorst

Ständiger Fachausschuss im DNV

Erhebliche Sicherheitsprobleme in der Fischerei erkannt



Foto: Jan Mordhorst

Die Leiter der verschiedenen Arbeitskreise (AK) legten in der letzten Sitzung des Ständigen Fachausschusses (StFA) in diesem Jahr die Ergebnisse ihrer Arbeit vor. Vor dem DNV-Vorstand (links auf dem Foto Nicolai Woelki und Frank Wessels) berichteten u.a. der stellvertretende Leiter des AK Recht, Prof. Werner von Unruh (stehend) und Thomas Crerar, Leiter des AK Sicherheit, über ihre Tätigkeit im ablaufenden Jahr.

Der Untergang des Fischkutters „Condor“ am 6. Februar 2016 vor Fehmarn offenbart erhebliche Sicherheitsprobleme in der Fischerei - „leider nicht zum ersten Mal“, wie der Leiter des AK Sicherheit auf See und an Bord im Ständigen Fachausschuss (StFA) des DNV, Thomas Crerar, jetzt in Hamburg berichtete.

Im Rahmen der letzten diesjährigen Sitzung des StFA, in der die Leiter der verschiedenen Arbeitskreise gegenüber dem Vorstand eine Übersicht über ihre Tätigkeit abgaben, sagte Crerar, sein Arbeitskreis habe den Untersuchungsbericht zum Seeunfall „Condor“ der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) zum Anlass genommen, „klar zu sagen, dass fahrlässiges Verhalten (der Besatzung, d. Red.) zu dem Unglück geführt hat“. Nicht die bau-

liche Stabilität, sondern die Beeinträchtigung der Stabilität durch Fehlverhalten sei die Ursache für den Unfall, so Crerar. Die „Condor“ hatte östlich von Fehmarn einen außergewöhnlich guten Fang gehabt und die Besatzung hatte die gefüllten Fischkisten danach nicht, wie es üblich gewesen wäre, im Fischraum unter, sondern an Deck gestaut. Den letzten Hiev hatten sie überdies im Netz belassen und außenbords leicht aufgehievt. Als der Kutter für die Heimreise eine Kursänderung vollführte, war dieser gekentert und die beiden Fischer ohne angelegte Rettungsmittel in der kalten Ostsee ertrunken. Crerar: „Ein solches Verhalten bedarf keiner neuen Regelung, die gibt es bereits. Wichtig ist hier Ausbildung und Aufklärung, damit dieses Thema bei den Fischern präsenter wird“.

Der AK wird sich demnächst auch mit den Seeunfällen „Purple Beach“, „Glory Amsterdam“, „CSCL Indian Ocean“ und „CSCL Jupiter“ befassen. Das AK-Mitglied Johannes Wasmuth berichtete außerdem von der Branchenkonferenz Schiffsbrände der BG Verkehr, an der er teilgenommen hatte.

Rudolf Rothe, Leiter des Arbeitskreises Berufsbildung, berichtete, dass die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge weiter abgenommen habe. Die Aussichten für die Zukunft sind angesichts der Ankündigung der Reederei Maersk, die noch unter deutscher Flagge verbliebenen Schiffe der von ihr kürzlich übernommenen Reederei Hamburg-Süd nach Dänemark oder Singapur ausflaggen zu wollen, nicht günstig.

Das Thema elektronische Navigation fällt in die Zuständigkeit des AK Technische Ausrüstung. Dessen Leiter Karl-Christian Ehrke berichtete, dass im Rahmen des EU-geförderten Projektes Sea Traffic Management (STM) im nächsten Jahr 300 Schiffe in der Ostsee und im Mittelmeer mit zusätzlichen Funktionen zur Kollisionsverhütung und zur Übersendung der geplanten oder gefahrenen Route ausgerüstet würden. STM lässt die Manöverabsicht eines Schiffes erkennbar werden.

Neu auf dem Markt ist ebenfalls das System Maritime TCAS. Es dient der Entscheidungsunterstützung für das „Manöver des letzten Augenblicks“ und berücksichtigt dabei die aktuell verfügbaren Manövereigenschaften des eigenen Schiffes.

Prof. Werner von Unruh berichtete als stellvertretender Leiter des AK Recht. Dieser AK hat u.a. die Aufgabe, die rechtlichen Fragen im Zusammenhang mit der automatisierten und autonomen Schifffahrt bis hin zum Schiff ohne Besatzung bei bestehender umfassender Verantwortung des Kapitäns zu behandeln. Unstrittig ist, dass die Digitalisierung von Seeverkehrsprozessen Rechtsfragen aufwirft. Für seeverkehrsrechtliche Regelungen automatisierter und autonomer Schifffahrt ist die IMO gefordert. Dabei sind auch Haftungsfragen relevant.

Der AK Umwelt wird von Carsten Wibel geleitet und befasste sich u.a. ausführlich mit den Themen Schiffsemissionen, Landstrom, Brennstoffe und Motortechnik sowie deren Effizienz.

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



Foto: BSU

Nach der von der BSU veranlassten Hebung des Kutters „Condor“ wurde dieser im Tonnenhof in Rostock an Land gestellt.