



Nautischer Verein zu Hamburg

Das Verbandsklagerecht ist ein Wettbewerbsnachteil

Nach dem erneuten Versagen einer positiven Entscheidung zur geplanten Fahrinnenanpassung der Unterelbe durch das Bundesverwaltungsgericht hat Knut Fleckenstein, Mitglied des Europäischen Parlaments, den Sinn des erst vor wenigen Jahren eingeführten Verbandsklagerechts ins Gespräch gebracht. Das Verbandsklagerecht gibt beispielsweise Umweltverbänden die Möglichkeit, durch die Politik beschlossene Infrastrukturprojekte gerichtlich überprüfen zu lassen.

Bislang seien zehn Jahre verstrichen, seit Hamburg den Fahrinnenausbau beantragt habe; das sei „verdammt lange“, sagte Fleckenstein. Für einen Standort wie Hamburg sei das eine zu lange Zeit. „Ist der Grund dafür das Verbandsklagerecht? Man kann darüber denken wie man will, aber es ist ein Wettbewerbsnachteil und wir müssen darüber reden“, sagte der Europapolitiker als Festredner auf dem Nautischen Essen des Nautischen Vereins zu Hamburg am 7. Februar 2017 in der Hansestadt. Diesmal könne die Verantwortung für das Urteil nicht auf Brüssel geschoben werden, so Fleckenstein.

Noch mehr Zeit, nämlich 15 Jahre, hat es gedauert, bis die EU eine Regulierung der Hafendienstleistungen, das sogenannte „Port Package III“, verabschiedet hat. Fleckenstein: „Wir brauchten das nicht wirklich

dringend. Aber es bietet Rechtssicherheit“. Der Erfolg der Verabschiedung sei „das, was nicht drin steht“, so der Politiker. So seien beispielsweise eine Zwangsregulierung der Hafendienste und neu zu schaffende Aufsichtsbehörden nicht mehr enthalten. Stattdessen gebe es eine Beschwerdestelle für Hafendienstleister. „Es wird sich nicht

viel verändern“, versprach Fleckenstein. Der Vorsitzende des NV zu Hamburg, Christian Suhr, hatte zuvor in seiner Begrüßungsrede seine Sorge über die Zukunft der Beschäftigungssituation in der deutschen Seeschifffahrt zum Ausdruck gebracht. Suhr: „Die Anzahl von Schiffen unter deutscher Flagge ist trotz einiger Rückfluggungen nach wie vor auf einem niedrigen Niveau. Und auch die Ausbildung von deutschen Seeleuten ist weiter rückläufig“. Mit der Begründung, die andauernde Schifffahrtskrise sei Schuld an dieser Entwick-



Der Vorsitzende des NV zu Hamburg, Christian Suhr (l.) und der Festredner des Schifffahrtssessens des Vereins, der Hamburger Europaabgeordnete Knut Fleckenstein.

lung, mache man es sich aber zu einfach. Mit Interesse sehe er daher auch der 10. Nationalen Maritimen Konferenz am 4. April in Hamburg entgegen, wenn es u.a. um die Sicherung des deutschen Schifffahrtsstandortes und eine leistungsfähige deutsche Seeschifffahrt gehe.

Zwei Wochen nach dem Schifffahrtssessen veranstaltete der NV zu Hamburg eine Podiumsdiskussion zum Thema „Welches maritime Know-how brauchen wir in Deutschland“. Am runden Tisch diskutierten unter der Leitung von Fachredakteur Eckardt Arndt jeweils ein Vertreter der Reedereien (Caroline Baumgärtner, Hamburg-Süd), der Verwaltung des Bundes (LRD Jörg Heinrich, GDWS), der Verwaltung der Länder (Hamburgs Hafenkaptän Jörg Pollmann), der Lotsen (Kpt. Hans-Hermann Lückert, Bundeslotsenkammer), der Versicherungswirtschaft (Stefan Küster, HDI Global), des fahrenden Personals (Kpt. Sebastian Dießner, Scandlines), und des Bildungsbereichs (Holger Jäde, Geschäftsführer der Berufsbildungsstätte Seefahrt und Leiter der Arbeitsgruppe maritime Bildungsgänge im DNV).



„Round Table“ in Hamburg, v.l.: Kapitän Jörg Pollmann, Caroline Baumgärtner, Jörg Heinrich, Moderator Eckardt Arndt, Kapitän Hans-Hermann Lückert, Holger Jäde, Stefan Küster, Kapitän Sebastian Dießner.

Fotos: Jan Mordhorst

Nautischer Verein zu Lübeck

Für neues Ausbildungsschiff

Der Nautische Verein zu Lübeck plädiert für die Wiedereinführung eines Ausbildungsschiffes für deutsche Seeleute. „Wir, der Nautische Verein zu Lübeck, halten an der Ausbildung zum Schiffsmechaniker fest. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sollte ein Ausbildungsschiff einsetzen, um so den Erhalt dieses Berufes zu dokumentieren. Wir rufen alle in der Stiftung Engagierten zum schnellen Handeln auf“, sagte der 1. Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Lübeck e.V., Jürgen Schlichting, in seiner Begrüßungsrede zum 177. Nautischen Essen am 24. Februar 2017 in Lübeck. Die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung mit nur noch zwei europäischen Seeleuten an Bord eines deutschen Schiffes und der Wegfall des Schiffsmechanikers werde weiter kontrovers diskutiert. Das maritime Know-how, so Schlichting, dürfe nicht verloren gehen. „Zukunftsorientierte und konkurrenzfähige Unternehmen benötigen erfahrene Seeleute, die in den Sekundärberufen der Schifffahrt ihr exzellentes Fachwissen einbringen. Für uns in Lübeck ist es von außerordentlicher Bedeutung, den Ausbildungsstandort Priwall zu erhalten“, sagte der NV-Vorsitzende. Schlichting unterstrich die Bedeutung einer erhöhten Wachsamkeit anlässlich einer ständig wachsenden Verkehrsdichte auf der Ostsee: „Hier hat es seit 2015 zehn schwere Seeunfälle gegeben, zwei davon vor unserer Haustür in der Kadetrinne“. Diese seien auf fehlende Qualifikation der Schiffsbesatzungen zurückzuführen. Da könnten auch etliche elektronische Infosysteme, Sensorsysteme und Ähnliches ein menschliches Versagen nicht verhindern, warnte Schlichting. Trotzdem werde an den Küsten der Rotstift angesetzt, so beispielsweise bei der Schiffsbrandbekämpfung und der Verletztenversorgung. „Die Nautischen Vereine der Ostsee sind besorgt und fordern für die sensiblen Gewässer der Ostsee eine Lotsenpflicht, die Einrichtung eines Verkehrstrennungsgebietes im Fehmarnbelt und eine aktive Verkehrsüberwachung mit der Möglichkeit der Ahndung von Verstößen, wie es im Ärmelkanal seit Jahrzehnten üblich ist“. Eine unbemannte Schifffahrt sieht Schlichting skeptisch: „Ohne Besatzung funktioniert es nicht“, sagte er.

Nautischer Verein Niederelbe

Lotsen vollbringen Präzisionsarbeit



Containerschiffe mit einer Länge von 400 Metern werden vor dem Einlaufen zu ihrem Liegeplatz im Waltershofer Hafen vor dem Parkhafen gedreht. Bei einer Fahrwasserbreite von 360 Metern ist ein solches Manöver mit äußerster Genauigkeit auszuführen.

Dass die Lotsen mit ihrer Arbeit dafür sorgen, dass Hafenumschlag und seewärtiger Handel in Deutschland reibungslos und störungsfrei abgewickelt werden können, ist eine bekannte, in der Öffentlichkeit aber kaum angemessen gewürdigte Tatsache. Jetzt gewährte der stellvertretende Ältermann der Hamburger Hafenlotsenbrüderschaft und aktive Hafenlotse Donatus Kulisch in einem Vortrag vor den Gästen des Nautischen Vereins Niederelbe einen Blick hinter die Kulissen seiner verantwortungsvollen Tätigkeit.

Im Hamburger Hafen gebe es hinsichtlich der Schiffsabmessungen bislang keine Restriktionen, berichtete Kulisch. Derzeit liefen 85 Mega-Carrier mit 400 Metern Länge regelmäßig den Hafen an. „Wir sind ganz froh, dass es bei 400 Metern erstmal zu Ende ist“, so der Hafenlotse. Schiffe dieser Größenordnung würden, bevor sie ihren Liegeplatz im Waltershofer Hafen anliefen, bei Stauwasser auf der Elbe gedreht und dann rückwärts zum Liegeplatz bugsiert. Diese Großschiffe müssten ihre Ankunft im Hafen nach der Tide richten. Schiffe bis zu einer Länge von 350 Metern könnten dagegen tideunabhängig den Hafen anlaufen, würden in den Parkhafen, ein Vorhafen zu den Terminals, einlaufen und dort ohne Einfluss der Tide gedreht. Wichtig

sei, dass man das Schiff die ganze Zeit unter Kontrolle hat. Die Position des Drehens und der „rate of turn“, die Geschwindigkeit dieses Manövers, seien ganz wichtige Faktoren. Dazu, so Kulisch bräuchte man die Assistenzschlepper. „Gespart wird leider an den Querschubanlagen“ bedauerte der Lotse, denn diese kosteten den Reeder Geld. Zufrieden zeigte er sich aber mit den Schiffen beispielsweise von China Shipping, die Querschubeinrichtungen mit 5000 kW besäßen. Für die Drehmanöver seien ASD-(Heckantrieb-) Schlepper am Bug des Schiffes am besten geeignet. Die Großcontainerschiffe seien in der



Der Vorsitzende des NV Niederelbe, Rolf Wilhelm (r.), und der Referent, Hafenlotse Donatus Kulisch.

Regel mit zwei Hafenlotsen besetzt, von denen der „Senior Pilot“ die Manöver ausführt und der zweite ein junger Kollege sein könne, der Erfahrungen sammelt, berichtete Hafenlotse Kulisch.

Fotos: Jan Mordhorst

DNV fordert positivere Darstellung

Seeschifffahrt hat langfristige berufliche Perspektive



Ausbildung zum Schiffsmechaniker auf einem Seehafen-Assistenzschlepper: Die berufliche Perspektive eines in Deutschland ausgebildeten Seemannes ist hervorragend und die Ausbildung international hoch angesehen und weltweit anerkannt.

Der Deutsche Nautische Verein (DNV) fordert von allen Beteiligten der maritimen Wirtschaft, die Chancen und langfristigen beruflichen Perspektiven in der Seeschifffahrt positiver darzustellen. In einer Stellungnahme des DNV vom 8. März 2017 zu der gegenwärtig sehr kontrovers geführten Diskussion über die Zukunft der Handelsschifffahrt und maritimen Berufsausbildung in Deutschland erklärt der stellvertretende DNV-Vorsitzende und Geschäftsführer Nicolai Woelki, dass die deutsche Handelsflotte und der Schifffahrts- und Reedereistandort Deutschland ihre Potenziale nur dann voll ausschöpfen könnten, wenn entsprechend hochqualifiziertes und motiviertes Personal zur Verfügung stehe. Daher sei die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses als Einstieg in die maritime Arbeitswelt von besonders hoher Bedeutung. Denn trotz der noch andauernden wirtschaftlich angespannten Situation in der Seeschifffahrt biete diese weiterhin eine berufliche Perspektive.

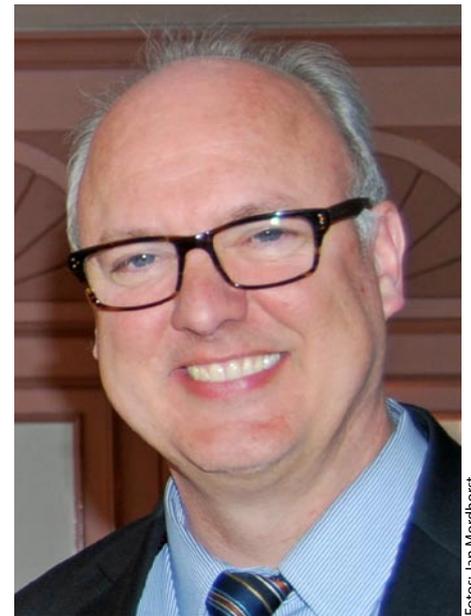
Woelki: „Die Wahrnehmung dieser Perspektiven und der guten Seefahrtausbildung in Deutschland

sollte in der Öffentlichkeit und in den Schifffahrtsunternehmen deutlich verbessert werden. Insgesamt muss die maritime Branche daher von allen Beteiligten positiver dargestellt werden“. Um auch zukünftig die maritime Ausbildung zu erhalten und damit das maritime Fachwissen dauerhaft am Seeschifffahrtsstandort Deutschland zu sichern, braucht es weiterhin interessierte junge Menschen, die in dem faszinierenden maritimen Berufsfeld eine langfristige Perspektive sehen. Der DNV fordert von allen Beteiligten der maritimen Wirtschaft, ihren Beitrag dafür zu leisten, dass die Chancen in der Seeschifffahrt und die damit verbundenen Möglichkeiten deutlich positiver in der Öffentlichkeit verbreitet würden, heißt es in der Mitteilung weiter. Der DNV empfiehlt daher, in den öffentlichen Diskussionen diese vorhandenen Möglichkeiten deutlicher hervorzuheben.

„Nur mit einem gemeinsamen ‚Pakt für die Ausbildung‘ wird es gelingen, die Attraktivität des Schifffahrts- und Reedereistandes Deutschland und die nachhaltige Sicherung seemännischer

Ausbildung und Beschäftigung für die gesamte maritime Branche zu erhalten“, erklärte der DNV-Geschäftsführer.

Bereits auf dem Deutschen Seeschifffahrtstag im vergangenen Jahr in Kiel hatte sich ein eigener Arbeitskreis in äußerst sachlicher Atmosphäre mit dem sehr emotional geführten Thema der maritimen Berufsausbildung befasst und eine Verbreitung deutlich positiver Nachrichten im Bezug auf die deutsche Handelsschifffahrt und vor allem auf die Berufsausbildung und die beruflichen Perspektiven gewünscht. Der Vorsitzende des Arbeitskreises, Rudolf Rothe, Leiter der Seefahrtsschule Cuxhaven, sagte: „Die Ausbildung in Deutschland ist gut. Das muss stärker betont werden!“ Man sende ein Signal aus, dass es vorwärts gehe, so Rothe.



Fotos: Jan Mordhorst

Nicolai Woelki, stellvertretender DNV-Vorsitzender und Geschäftsführer wünscht sich eine positivere Darstellung des Seemannsberufs und der Seeschifffahrt in der Öffentlichkeit.

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