

# „Freibeutertum bei den Hafengebühren“

Kritik an Willkür in Südeuropa – Sorge um maritimen Mittelstand – Bundesregierung soll Finanzhilfen gewähren

► von Seite 1

Westphal, seit Jahrzehnten in und mit der Schifffahrt verwurzelt, belegte mit zahlreichen Fakten und Zahlen, mit welchen Sonderlasten und Schwierigkeiten die europäische Küstenschifffahrt zu kämpfen hat – vor allem in den Häfen. Vom Ziel eines liberalisierten, aber auf fairen Wettbewerbsbedingungen beruhenden Verkehrsmarktes sei die EU noch meilenweit entfernt – zumindest, was die europäischen Shortsea-Verkehre angeht, kritisierte Westphal. Gerade bei den hafengebundenen Schiffsabgaben, aber auch bei Tätigkeiten wie der Verzollung in einem Hafen, herrsche in der EU ein wahres Durcheinandervor. Westphal: „Südeuropäische Häfen sind da ganz besonders erfinderisch. Der Willkür sind keine Grenzen gesetzt. Es herrscht Freibeutertum.“ Der Firmenchef, dessen Berufsweg als Schiffsmakler begann: „Für die Verzollung eines von uns eingesetzten Standardschiffs bezahlen wir in Hamburg um die 120 Euro, in Portugal sind es gut 1200 Euro und in Italien noch mal das Doppelte davon.“ Auch bei den Agenturgebühren herrsche gerade in den Südhäfen der Gemeinschaft die pure Intransparenz und Preistreibeerei. Zudem könne vielerorts nicht von der freien Wahl des Dienstleisters, sprich der Agentur, die Rede sein. Die



Arkon-Chef Torsten Westphal beim 4. THB-Stammtisch

Nutzung von Agenturen sei gerade in den Südhäfen quasi vorgegeben.

Ein anderes Ärgernis seien die Arbeitszeitenregelungen bei den Hafenumschlagbetrieben. Auch hier herrsche ein klares Nord-Süd-Gefälle in der EU vor, das heißt mit den reederfreundlichsten Regelungen im Norden und den schlechtesten Bedingungen im Süden der EU. Westphal berichtete, dass er diese Probleme bereits bei der EU-Kommission in Brüssel vorgetragen habe. „Das sind jedoch dicke Bretter, die da zu bohren sind. Die Shortsea-Reeder brauchen endlich standardisierte Ha-

fenbedingungen, wir brauchen keinen Lotsenzwang oder Agenturzwang.“ Wenn auf EU-Ebene immer wieder davon geredet werde, dass mehr Güter im innergemeinschaftlichen Verkehr „vom Lkw auf das Seeschiff“ verlagert werden sollten, dann könne er derzeit nur für sich feststellen: Bislang werde der Lkw, der einen Transport von Nord- nach Südeuropa in einem Rutsch, ohne Grenzaufenthalte und aufwendige Verzollungsaktionen, durchführen könne, klar begünstigt.

Und die nächste – eher unfreiwillige – Unterstützung zeichne sich bereits ► Seite 3

## Aus der Gästeliste

Zu den Gästen des THB und des Kooperationspartners SPC im Madison Hotel gehörten unter anderem Monika Breuch-Moritz (Präsidentin Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie), Hilde Kammerer (Bundesverkehrsministerium/Leiterin Nationale Seepolitik, Hafengewirtschaft), Ingelore Hering (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte), Lorena Bücklers (Verband Deutscher Reeder), Andrea von Schell, Markus Heinen (SPC), Susanne Neiro, Frank Firnkes, Werner Gruhl (K+S AG), Dr. Stefan Behn (Hamburger Hafen und Logistik AG), Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord), Klaus Friedrichs (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest), Klaus Heitmann (Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe), Dr. Alexander Geißler (Zentralverband Deutscher Schiffsmakler), Kurt-J. Schimmelpfeng (Komitee Deutscher Seehafenspediteure im Deutschen Expeditions- und Logistikverband), Dr. Dirk Claus (Seehafen Kiel), Frank Schnabel (Brunsbüttel Ports), Olaf Ohlsen (CDU-MdHB), Bernd Bertram (Unifeeder Deutschland), Hanns Heinrich Conzen (TT-Line), Erwin Strahlmann (ES-Reederei), Gerd Wessels (Reederei Wessels), Dirk Wessels (Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei), Herm Jüngerhans (Jüngerhans Maritime Services), Siegfried B. Bojen (Siegfried Bojen Schifffahrtsbetrieb), Jürgen Schaphals (Samskip), Norbert Hinrichs (Arkon Shipping), Thomas Kaul (Panalpina Welttransport), Werner Plenkmann (Navimar Schifffahrt und Befrachtung), Bernd Vögele (Dunkel, Vögele & Associates), Carl Salfeld (Transcontainer-Universal), Andreas Josefowicz (Zellstoff

Stendal Transport), Axel Plaß (Konrad Zippel Spediteur GmbH), Harald Jaekel (Germanischer Lloyd), Frank Hensel (DNV Hamburg), Rainer Wilken (Commerzbank), Georg Möller (Volksbank Haren), Stephan Wrage und Stephan Brabeck (SkySails), Thomas Brüggemann (Gesamthafenbetriebs-Gesellschaft Hamburg), Helge Grammerstorff (SeaConsult), Uwe Borowy (Personalunion), Dirk Hattermann (Hattermann Wirtschaftsbeteiligung), Hermann Neemann (Anchor Steuerberater), Behrend Oldenburg (Bonum News und Marketing), Reinhard Pfeiffer (3F Kommunikation) und Jack Kuin (VUYK Engineering Groningen). Außerdem begrüßte THB-Chefredakteur Frank Binder seine Kollegen Oliver Detje (DVB Media Group), Björn Helmke (DVZ) sowie John-Christoph Pernitt (DVB Media Group) und dankte in Abwesenheit Madison-Chef Thomas Kleinertz als erneutem Partner und Gastgeber der THB-Veranstaltung. FBI



Volles Haus im Madison: Weitere Bilder des Abends und ein Film in Kürze auch auf [www.thb.info](http://www.thb.info)



Powerfrauen (v.l.): S. Neiro, I. Hering, M. Breuch-Moritz, A. von Schell, H. Kammerer, L. Bücklers

► von Seite 2

ab: die aus Umweltschutzgründen beschlossene Verschärfung der Schwefelbelastungs-Obergrenzen zunächst in der Nord- und Ostsee sowie dem Ärmelkanal zum 1. Januar 2015. Westphal stellte fest, dass die europäische Schifffahrtsindustrie bis dahin „nicht ausreichend vorbereitet ist, diese Standards zu erfüllen. Es gibt keine technischen, massentauglichen und bezahlbaren Systeme“.

Zu den weiteren Herausforderungen des „nassen“ Verkehrsträgers gehöre zudem, dass die Shortsea-Flotte, de-

ren Einsatzschwerpunkt der Bulk- und Breakbulk-Bereich sei und damit auch an Wirtschaftlichkeit einbüße. Aktuell gebe es rund 3000 im Shortsea-Bereich eingesetzte Frachter mit einer Tragfähigkeit von 1500 bis 7000 tdw. Mehr als ein Drittel dieser Tonnage sei bereits 25 Jahre und älter. Die Reedereien, in erster Linie klein- und mittelständische Betriebe, hätten nicht zuletzt unter dem Eindruck der Finanzmarktkrise von Flottenerneuerungen abgesehen beziehungsweise auf einen unverzichtbaren Kern

reduzieren müssen. Wurden 2009 noch 62 Schiffe in dieser Größenordnung abgeliefert, waren es 2010 noch 57 und aktuell noch um die 33 Schiffe. Mit anderen Worten: „Der Anteil der älteren Schiffe nimmt weiter zu.“

Eine Lösung des Problems könnte auch darin bestehen, endlich einen Schiffstyp zu entwickeln, der sich in preiswerten Großserien bauen lässt. Westphals großes Vorbild ist der europäische Flugzeugbauer Airbus: Aus einem Grundmodell wurden im Laufe der Jahrzehnte verschiedene Varianten entwickelt und

bei der Massenproduktion entsprechende Skaleneffekte erzielt, die schließlich zum weltumspannenden Markterfolg beigetragen hätten. Airbus könne auch das Vorbild für eine Art „Seabus“ sein. Er deutete dabei an, dass sich in der Reederschaft dazu etwas bewege – und zwar in seiner Region. Ein solcher innovativer Schiffstyp berücksichtige in seinem Gesamtkonzept auch das große, für die Schifffahrt von morgen zentrale Thema „umweltfreundliches Schiff“.

Westphal forderte von der Politik stärkere finanzielle Unterstützung für die Reedereien. Es stehe auf dem Spiel, dass eine tragende Säule der deutschen maritimen Verbundwirtschaft mit Zehntausenden Arbeitsplätzen verloren geht. Ohne den unverzüglichen Schulterschluss „zwischen Finanzwirtschaft, Politik und Reedereien“ drohten in Deutschland in absehbarer Zeit südeuropäische Zustände. Westphal: „In Spanien, Italien, Frankreich und anderen Ländern in dieser Region gibt es heute keinen maritimen Mittelstand mehr.“ EHA/FBI

## Leichte Kollision im Nord-Ostsee-Kanal

Im Nord-Ostsee-Kanal kam es am Mittwoch gegen 14.30 Uhr zwischen Breiholz und Oldenbüttel zu einer Kollision zwischen dem ostwärts fahrenden Container-Frachterschiff „OOCL Neva“ (868 TBU) der Neu Wulmstorfener Reederei Bartels und dem entgegenkommenden Minibulker „Blue Carmel“ der Harrener Reederei Meyering. Beide Schiffe wurden nur leicht beschädigt. Der 4800-Tonner „Blue Carmel“ machte um 17.30 Uhr in Brunsbüttel fest, die „OOCL Neva“ erreichte um 19 Uhr Kiel. ed

## „Joerg N“ kollidiert vor Pula mit Kutter

Der von Team Ship in Bremerhaven technisch gemanagte, erst 2010 in China entstandene Frachter „Joerg N“ der 1. MLB Bulktransport GmbH ist in der Nacht zum 1. November in der Adria vor Pula mit dem dort beheimateten Fischkutter „Golub“ kollidiert. Der Kutter sank, seine achtköpfige Besatzung wurde gerettet. ed