

Vereinsblatt



Vorwort

Liebe Mitglieder des NVC,

wie immer gibt es aus der Schifffahrt weltweit und unserem Hafen Cuxhaven viel zu berichten. Während es für die Seeleute an Bord immer noch schwierig ist, routinemäßig abgelöst zu werden und sich die Heuerabteilungen in den Reedereien stets neue, kreative Lösungen einfallen lassen müssen, erlebt insbesondere die Containerschifffahrt weltweit einen unvorhergesehenen Aufwärtstrend.

Auch für Cuxhaven geht es positiv weiter. Die Elbefähre kommt zurück und zwar schon im nächsten März mit einer modernen und LNG-betriebenen Doppelendfähre aus Norwegen. Denn trotz Corona und Brexit wächst der Hafen Cuxhaven weiter wie das „Perspektivpapier Hafen Cuxhaven“ von Niedersachsen Ports aufzeigt. Für diese Entwicklung benötigt der Standort optimale Anbindung auf See, über die Schiene und Straße sowie eine Erweiterung der hafennahen Industrieflächen.

Die vier deutschen „Mehrzweckkampfschiffe 180“ (MKS 180), die in ihrer Gattung weltweit neue Standards setzen, entstehen in Hamburg, Kiel und Wolgast. Sie sind aber mit dem Generalauftragnehmer, der holländischen Damen-Werft, und dem französischen Rüstungs-, Raum- und Luftfahrtkonzern Thales ein zukunftsweisendes europäisches Projekt.

Herzliche Grüße,
Kapitän Arne Ehlers
Vorsitzender des Nautischen Verein Cuxhaven e.V.

Aus der Redaktion: Ihre Meinung ist uns wichtig. Wenn Sie Anregungen, eigene Beiträge, Geschichten oder Bildmaterial aus dem Hafen haben, kontaktieren Sie uns gerne unter post@nvcux.de. Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldungen!



Nautischer Verein Cuxhaven e.V.

Kapitän-Alexander-Str. 40
27472 Cuxhaven

Tel. 04721 201620
Fax 04721 201621
Mail post@nvcux.de

Presserechtlich verantwortlich: Arne Ehlers
Redaktionelle Bearbeitung: Annelie Jung

Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel geht wieder an den Start

Die Elbefähre wird wieder in See stechen: Cuxhaven und Brunsbüttel verbindet somit ab 2021 wieder eine Fährverbindung. Wenn alles nach Plan läuft, wird die tbrn „GREENFERRY I“ ex FANAFJORD ab März erstmals Passagiere und Fahrzeuge über die Elbe befördern. Das bestätigen die neuen Betreiber der Fähre sowie Cuxhavens Oberbürgermeister Uwe Santjer.

Das Schiff ist gesichert, nun beginnen die Vorbereitungen auf beiden Landesseiten. Denn ab März 2021 wird die Elbefähre zum ersten Mal in See stechen. Darauf einigten sich die Verantwortlichen in ihren Planungen. Heinrich Ahlers, Geschäftsführer der Elbferry GmbH & Co. KG, wird gemeinsam mit seinen neuen Partnern und geschäftsführenden Gesellschaftern Christian Strahlmann von der Reederei Strahlmann und dem Energieprojektentwickler Tim Brandt von der MTB New Energy, beide Marne in Dithmarschen, die Fährverbindung wiederaufleben lassen. Sie haben es geschafft, nach finalen Verhandlungen mit Eignern ein ideales Fährschiff zu sichern, um damit die Weichen für die Aufnahme des Betriebes zu stellen.

Die „GREENFERRY I“ bietet Platz für 212 Pkw-Einheiten oder 150 Pkw und 28 Lkw. Die Gäste des Fährschiffs erwartet ein moderner Passagierbereich mit einer Kapazität von bis zu 600 Personen. Ein kulinarisches Catering-Angebot lädt zum Verweilen mit herrlichem Ausblick über die Elbe. Die garantierte maximale Überfahrtdauer von 60 Minuten wird im Drei-Stunden-Takt gewährleistet. Das Schiff verfügt über einen Flüssiggasantrieb. Als Treibstoff wird das als umweltfreundlich eingestufte LNG (Liquefied Natural Gas) verwendet. Die Fähre soll dann ab März wie die Vorgängermodelle am Anleger des Steubenhöfts festmachen. Niedersachsen Ports als Eigentümer der Anlage hat bereits zugestimmt und somit dem Projekt Planungssicherheit gegeben.



service.de, Stand 07.12.2020; Foto: www.ndr.de

Uwe Santjer, der in den letzten Jahren immer für die Realisierung der Fährlinie gearbeitet hat, betont, wie wichtig diese Anbindung für den Standort Cuxhaven ist: „Ich bin sehr froh, dass diese Verbindung und somit auch mein Herzensprojekt wiederaufleben wird, denn wir brauchen diese Fähre. [...]“, betont Cuxhavens Oberbürgermeister. „Eine zusätzliche Verbindung über die Elbe ist aus verkehrlichen Gründen zwingend erforderlich.“, ist dazu aus Berlin vom Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann zu hören. (Quelle: www.presse-

Kommentar aus dem Beirat des NVC: Es ist durch die Betreiber per Monitoring nachzuweisen, dass aufgrund einer Geschwindigkeit von >15 kn die Ufer nicht beeinträchtigt werden. Aufgrund von Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung, ist im Bereich zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel eine Höchstgeschwindigkeit eingeführt worden, die bis Hamburg gestaffelt für alle Schiffe mit L >90 m sogar noch weiter abnimmt. Aus der Verkehrszentrale heraus und von den Lotsen wird zudem das Verkehrsverhalten des deutlich schnelleren Schiffes beobachtet. Sollte nicht nachzuweisen sein, dass die Ufer schadlos bleiben (im Sinne der Festlegungen aus dem PFB) und/oder sollte es Auffälligkeiten im Verkehr geben, muss sich der Fährbetreiber an die Höchstgeschwindigkeit halten und es wird keine Ausnahmegenehmigung geben können.

HWG Vorstandssitzung

Die Mitgliederversammlung der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven (HWG) hat den 15-köpfigen Vorstand für die nächsten zwei Jahre im Amt bestätigt. Zudem verstärkt Marc Itgen, Leiter der Agentur für Wirtschaftsförderung der Stadt Cuxhaven, das Gremium der Interessenvertretung der maritimen Wirtschaft.

Zu den weiteren Tätigkeitsschwerpunkten der HWG zählen die Weiterentwicklung des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums und die Elektrifizierung der Bahnstrecken von und nach Cuxhaven. Ziel ist es in den kommenden Jahren in Zusammenarbeit mit der Stadt, Niedersachsen Ports, Seaports of Niedersachsen, den Behörden und der Politik weiterhin positive Ergebnisse für die Region zu erreichen.



(HWG Sitzung im Rathaus unter Einhaltung der Corona-Abstandregeln, Foto: Oliver Fuhljahn, 2020)

ZDS Jahresbericht 2019/2020

Anfang Oktober 2020 veröffentlichte der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. seinen Jahresbericht für 2019/2020. Wie in vielen Berichten war auch hier ein Schwerpunkt die Auswirkung der Corona-Pandemie auf die maritime Wirtschaft.

Frank Dreeke, Präsident des ZDS, stellt jedoch fest, dass in dieser Krise Unternehmen und ihre Mitarbeitenden ihre Resilienz bewiesen haben und Lieferketten aufrechterhalten werden konnten.

Fakten zur Hafenwirtschaft:

- Deutsche Häfen fertigen pro Jahr rund 120.000 Schiffe ab
- 160+ Hafenunternehmen
- 22 Seehafenstandorte
- 2019 wurden 294,4 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (davon 3,4 Mio. PKW und 15 Mio. Container (TEU))
- Seehäfen wickeln ca. 2/3 des seewärtigen deutschen Außenhandels ab
- 521.000 Arbeitsplätze
- 62 Milliarden EUR Umsatz/Jahr

<https://www.zds-seehaefen.de/aktuelles/jahresbericht/>



BRITANNIA SEAWAYS ©
Roland Schneider,
Cuxport GmbH, 2020



Schlepper WULF 7 ©Wulf, 2020

MV "TORINO"

Flagge: Malta [MT]

Typ: Car Carrier

Brutto Tonnage: 61328

Länge: 199,99 m

Breite: 32,26 m

Baujahr: 2009

BUND und EU für mehr Offshore-Energie

Am 05.11.2020 hat der **Bund** die Änderung des Windenergie-auf-See-Gesetzes beschlossen. Konkret soll die bisherige Zielmarke beim Ausbau von 15 Gigawatt bis 2030 auf 20 Gigawatt Leistung angehoben werden. Mit 40 Gigawatt bis 2040 wird erstmals auch ein ambitioniertes, langfristiges Ausbauziel vorgesehen.

Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) sagte, mit der Zielerhöhung für die Windanlagen auf See sei klar, dass Deutschland ein führender Markt für die Offshore-Windenergie bleiben werde. „Wir geben mit den klaren Langfristzielen Planungs- und Investitionssicherheit.“

Der wirtschaftspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Joachim Pfeiffer, sagte: „Offshore wird zur tragenden Säule der Energiewende.“ Deutschland werde damit weltweit zum Vorreiter und Technologieführer. Pfeiffer betonte zugleich: „Wir hinken aber beim Ausbau der Stromnetze sieben Jahre hinterher. Für den Ausbau auf See braucht es zusätzliche Leitungen.“ Hier gelte es, schneller voran zu kommen. Die Transportwege von dem an der Küste produzierten Strom in große Verbrauchszentren im Süden muss effektiver geplant und tausende Kilometer neue Leitungen verlegt werden.

Mit Blick auf das **EU-Ziel** der Klimaneutralität bis 2050 hat die Europäische Kommission am 19.11.2020 die EU-Strategie für erneuerbare Offshore-Energie vorgestellt. Darin schlägt sie vor, die Offshore-Windenergiekapazität Europas von derzeit 12 GW bis 2030 auf mindestens 60 GW und bis 2050 auf 300 GW auszubauen. Zusätzlich schlägt die Kommission eine Reihe politischer Initiativen zur besseren Nutzung des Potenzials aus erneuerbaren Offshore-Energiequellen in allen Meeren der Europäischen Union vor

Die Nordsee ist der weltweit führende Standort für Offshore-Energie. Durch optimierte Marktvorschriften, eine intelligente maritime Raumplanung und substanzielle Finanzierung mithilfe des EU-Wiederaufbauplanes „Next Generation EU“ könnten zukunftsweisende Technologien unterstützt werden, die das Klima schützen und die regionale Wirtschaft fördern.

Der geplante Ausbau stellt auch für Cuxhaven ein enormes Potential dar. In den vergangenen Jahren wurden bereits jährlich über 3.000 Windenergie-Komponenten über das Deutsche Offshore Industrie Zentrum (DOIZ) im Cuxhavener Hafen umgeschlagen. Dem Standort Cuxhaven wird in Zukunft eine Schlüsselrolle beim ökologischen Umbau der Industrie im Kampf gegen den Klimawandel weit über die Grenzen Deutschlands hinaus zukommen. Vor diesem Hintergrund gewinnen der planfestgestellte Lückenschluss der Stromkaje zwischen LP 4 und LP 8 enorm an Bedeutung. Das gilt in gleichem Maße für die seit ca. 15 Jahren angedachte Erweiterung der hafennahen Gewerbeflächen in direkter Nachbarschaft zum Deutschen Offshore Industrie Zentrum. Hier gilt es schnell zu handeln, denn der Impuls für die Offshore-Industrie aus den o.g. Maßnahmen wird sich in Form von gesteigertem Flächenbedarf und Ansiedlungswünschen schnell bemerkbar machen.



Verladung einer Siemens Turbine am Blue Water BREB Terminal ©BWB, 2020



Demonstration gegen die von Hamburg geplante Schlickverklappung bei Scharhörn

Mit Bekanntwerden der Hamburger Pläne, Hafenschlick demnächst direkt am Nationalpark vor der Insel Scharhörn zu verklappen, erhob sich eine Welle des Protests. Am 09. Oktober 2020 wurde deshalb an der Alten Liebe gegen den "Plan B" von Hamburgs Wirtschaftssenator Westhagemann demonstriert. Viele Cuxhavener, unter anderem diverse Mitglieder des NVC, taten ihren Unmut kund. Viele Cuxhavener sorgen sich um das Watt vor ihrer Haustür, das durch evtl. giftige Rückstände und zusätzliche Verschlickung belastet werden könnte.

Aus Sicht der Umweltverbände ist eine kurzfristige Genehmigung ohnehin ausgeschlossen. Um die Auswirkungen des Vorhabens auf den Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer zu beurteilen, sind eine Beprobung des Meeresbodens, eine Bestandsaufnahme der Kleinlebewesen und der Fischfauna sowie der Auswirkungen auf Seevogelarten notwendig. Diese Untersuchungen sind verlässlich nur im Sommerhalbjahr möglich. (Foto: Marianne Melzer)



Die WIND LIFT I
in der
Mützelfeldtwerft
Cuxhaven

Foto: NVC



©Blue Water BREB, 2020

STAR ISFJORD am Liegeplatz 9.2 (DIOZ) zur Entladung von Windkraftanlagenteilen aus China am Blue Water BREB-Terminal

STAR ISFJORD

Flagge: Norwegen [NO]

Typ: General Cargo

Brutto Tonnage: 32628

Länge: 198 m

Breite: 31 m

Baujahr: 2000

Schwimmender Umschlag am Rhenus Cuxport-Terminal

Am 15. November hat die ROLLDOCK SEA, ein unter niederländischer Flagge fahrender Halbtauchender Schwergutfrachter, kurz Dockschiff, das Rhenus Cuxport-Terminal in Cuxhaven angelaufen. Die ROLLDOCK SEA gehört zu der fünf Einheiten umfassenden RollDock-S-Klasse, die zwischen 2007 und 2016 auf der indischen Werft Larsen & Toubro (3 Schiffe) und bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (2 Schiffe mit verbessertem und größerem Design) entstanden sind. In Cuxhaven hat das Halbtaucherschiff die Baggerbarge „Gian Lorenzo Bernini“ an Bord genommen und transportiert diese nun nach Mosambik.



ROLLDOCK SEA einzuschwimmen. Der Rhenus Cuxport-Liegeplatz 4 bietet mit 15 Metern Wassertiefe die notwendigen Voraussetzungen für derartige Float on-/Float off-Verladungen, abgekürzt FLO/FLO.

Vom Rhenus Cuxport-Terminal aus geht die Reise der ROLLDOCK SEA derzeit zum nächsten Einsatzort der „Gian Lorenzo Bernini“ nach Mosambik, wo sie am Bau eines LNG-Terminals beteiligt sein wird.

(Quelle: www.cuxport.de/infocenter/pressemeldungen/)

Dank des 140 Meter langen und 24 Meter breiten Halbtaucherschiffs gestaltete sich der anspruchsvolle Umschlag der schwimmenden Bagger-Plattform problemlos. Die ROLLDOCK SEA ist in der Lage, seinen Rumpf durch Fluten der Ballasttanks wie ein Schwimmdock abzusenken.

Auf diese Weise war es der „Gian Lorenzo Bernini“ möglich, unter Assistenz von zwei Schleppern der Firma Wulf direkt in den Laderaum der

Seemanöver liefert Einsatzerkenntnisse

Üben unter Corona-Bedingungen: Auch für die Deutsche Marine ist das eine der zahlreichen aktuellen Herausforderungen. Als rein nationale Operation fand vom 6. bis zum 16. Oktober das Seemanöver „Vision 2020“ im Skagerrak statt.

Zu den mitwirkenden Einheiten gehörten dabei die in Wilhelmshaven stationierten Fregatten „Mecklenburg-Vorpommern“ (F 218) und „Lübeck“ (F 214), das Forschungsschiff „Planet“ des Ausrüstungsamts BAAINBw (Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr) sowie das U-Boot „U 33“, das seinen Heimathafen in Eckenförde hat. Die „Mecklenburg-Vorpommern“ war für „Vision 2020“ das Flaggschiff der Task Group und Führungsplattform für den sogenannten Anti-Submarine Warfare Commander an Bord.

„U 33“ diente den beiden „Dickschiffen“ gewissermaßen als „Sparringspartner“. Für U-Boote ist das Seegebiet Skagerrak besonders interessant. Im Bereich der sogenannten Norwegen-Rinne bestehen Wassertiefen bis zu 700 Metern, so dass sie sich gut „verstecken“ können.

Neben Überwasserschiffen kamen bei der Übung auch verschiedene Luftfahrzeuge zum Einsatz. Dazu gehörten zwei Bordhubschrauber vom Typ Sea Lynx Mk88A sowie ein Seefernaufklärer P-3C Orion, dessen Fliegerhorst sich in Nordholz bei Cuxhaven befindet. Um möglichst viele Soldaten von den während des Manövers gesammelten Erfahrungen profitieren zu lassen, waren an Bord der „Lübeck“ und der „Mecklenburg-Vorpommern“ auch U-Jagd-Spezialisten der Fregatten „Hessen“ (F 221) und „Schleswig-Holstein“ (F 216) eingeschifft. Insgesamt nahmen an dem mehrtätigen Manöver „Vision 2020“ mehr als 500 Soldatinnen und Soldaten teil.

Die Deutsche Marine misst der nun abgeschlossenen Großübung eine sehr große Bedeutung bei, spricht sogar von einem „Hochwertvorhaben“. Die gesammelten Einsatzerkenntnisse spielen beispielsweise auch im Zusammenhang mit der für die Mitte der Dekade geplante Einführung der zunächst vier Einheiten des Mehrzweckkampfschiffs (MKS) 180 eine wichtige Rolle.

Nach Marinedarstellung werden diese rund 7000 Tonnen verdrängenden Kriegsschiffe auch über eine modulare „ASW“, Anti-Submarine Warfare-Ausrüstung, verfügen. Dazu gehören auch moderne Schleppsonare. Die Auswertungsergebnisse des jetzt abgeschlossenen großen U-Boot-Abwehr-Manövers dienen also ebenso dazu, dass zukünftig wichtigste Sonar der Marine näher zu spezifizieren, heißt es weiter. EHA (Quelle: THB No. 208, 27.10.2020)



Aufgetaucht: „U 33“ war während des Seemanövers „Vision 2020“ ein wertvoller Sparringspartner, Foto: Deutsche Marine

Ein Abkommen zur Untersuchung der Exportmöglichkeiten von grünem Wasserstoff aus Island nach Rotterdam

Landsvirkjun, die nationale Energiegesellschaft Islands, und der Rotterdamer Hafen haben eine Absichtserklärung (Memorandum of Understanding - MOU) zur Durchführung einer Vorab-Machbarkeitsstudie für den Export von grünem Wasserstoff von Island nach Rotterdam unterzeichnet. Gemäß der Absichtserklärung vereinbaren die Parteien auch den gegenseitigen Wissensaustausch mit dem Ziel, neue Möglichkeiten der Zusammenarbeit im Zusammenhang mit Wasserstoff zu erkunden.

Der Rotterdamer Hafen als Europas größter Hafen und wichtigste Energiedrehscheibe hat einen ehrgeizigen Wasserstoff-Masterplan entwickelt, mit dem er zur wichtigsten Importdrehscheibe für Wasserstoff zur Versorgung des sich wandelnden Energiekonsums in Europa werden soll. Der Rotterdamer Hafen wurde von der niederländischen Regierung ersucht, zukünftige Quellen von grünem Wasserstoff für Europa zu identifizieren.

Herstellung von grünem Wasserstoff bei Ljósifoss

Kürzlich kündigte Landsvirkjun die Machbarkeitsstudie zur Entwicklung einer Wasserstoffproduktionsanlage im Wasserkraftwerk Ljósifoss, etwa 70 km außerhalb von Reykjavík, an. Die Produktion wird durch die Elektrolyse von Wasser mit erneuerbarer Energie kohlenstofffrei sein. Diese kohlenstofffreie Methode zur Herstellung von Wasserstoff ist immer noch nicht üblich genug, da der Großteil der weltweiten Wasserstoffversorgung derzeit aus Erdgas, und daher mit dem jeweiligen Kohlenstoffausstoß, hergestellt wird.

Auf der Klimakonferenz der Vereinten Nationen, COP 21 in Paris 2015, einigten sich die Teilnehmerstaaten darauf, die Bemühungen zur Begrenzung der globalen Erwärmung auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau fortzusetzen. Zu diesem Zweck ist eine umfassende weltweite Energiewende erforderlich, bei der fossile Brennstoffe durch erneuerbare kohlenstofffreie Energiequellen ersetzt werden. Wasserstoff ist ein wichtiger Bestandteil des Plans der Europäischen Union im Hinblick auf einen umfangreichen Energiewandel in den kommenden Jahren.

Kohlenstofffreier Energieträger

Wasserstoff ist ein kohlenstofffreier Energieträger, sofern der zu seiner Herstellung verwendete Strom aus erneuerbaren Quellen stammt. Wasserstoff ist nicht nur ein geeigneter Kraftstoff für den Verkehr, sondern kann auch zur Stromerzeugung und zum Heizen verwendet werden und stellt eine wichtige Komponente in einer Reihe industrieller Prozesse dar. Diese Vielseitigkeit, in Verbindung mit einer Senkung der Produktionskosten, hat dazu geführt, dass Wasserstoff weltweit auf deutlich steigendes Interesse stößt. (Quelle: www.portofrotterdam.com Stand: 20.11.2020)



Ljósafoss, das älteste Wasserkraftwerk von Landsvirkjun (1937), wo Landsvirkjun nun sein erstes Wasserstoffwerk geplant hat.



1.900 Container über Bord gegangen oder beschädigt

Anfang Dezember sind während der Seereise von Yantian (China) nach Long Beach (Kalifornien/USA) auf der MV „ONE Apus“, an Deck befindliche Container nach einem schweren Sturm kollabiert und teilweise über Bord gegangen. Unter den verlorenen Containern befinden sich 40 Gefahrgut-Container.

Das Schiff wird nun nach Kobe (Japan) umgeleitet, wo die verbliebenen Container geborgen, eine gründliche Schadensaufnahme und die Ablaufanalyse des Vorfalls aufgenommen werden.

BSH und Bundespolizei führen Nationale Maritime Sicherheitsübung RACOON 2020 durch

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und die Bundespolizei (BPOL) üben gemeinsam vom 19. bis 21. Oktober 2020 in der Lübecker Bucht den Einsatz in maritimen Gefahrenlagen.

Trainiert wird auf der NILS HOLGERSSON, einem RoPax-Fährschiff. Die Bundespolizei beteiligt sich mit der GSG 9, der Bundespolizei See und dem Flugdienst an der Übung.

Ziel der jährlich stattfindenden gemeinsamen Übungen von BPOL und BSH ist es, das Zusammenspiel in einer lebensbedrohlichen Einsatzlage unter realistischen Bedingungen zu trainieren und Verbesserungspotenziale zu identifizieren. Die Lübecker Bucht eignet sich für die Übung durch ihre geographische Lage. Darüber hinaus führt der gewählte Einsatzort nicht zu Behinderungen des Seeverkehrs. Die Übungen finden in jährlicher Folge mit wechselnden Szenarien statt.

Die Grundlage für diese einzigartige behördenübergreifende Übung ist ein internationales Abkommen, der "Internationale Code für die Gefahrenabwehr an Bord von Schiffen und in Hafenanlagen - ISPS-Code". Der nach dem 11. September 2001 in Kraft gesetzte ISPS-Code regelt den Zugang zu Schiffen und Hafenanlagen und soll verhindern, dass diese zum Ziel von Terroristen oder durch Terroristen zur Waffe werden.

Als maritimer Bundesoberbehörde obliegt dem BSH die Umsetzung dieser Vorgaben. Eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der BPOL und dem BSH von 2016 bildet die Grundlage für eine dauerhafte Zusammenarbeit mit praktischen Übungen zur maritimen Gefahrenabwehr.

Im Rahmen des ISPS-Codes arbeitet jede Reederei einen individuellen Gefahrenabwehrplan für jedes Schiff in der internationalen Fahrt beziehungsweise für alle Fahrgastschiffe aus, der die spezifischen baulichen und personellen Gegebenheiten des Schiffes berücksichtigt und individuelle Abwehrmaßnahmen festlegt. Die Besatzungen setzen die Auflagen zur Gefahrenabwehr unter Leitung des Beauftragten für die Gefahrenabwehr an Bord um. Das BSH-Sachgebiet "Abwehr äußerer Gefahren auf See" prüft und genehmigt unter der Leitung der Juristin Dr. Liliane Rossbach die Pläne für deutschflagge Schiffe und kontrolliert die Umsetzung auch auf fremdflaggen Fahrzeugen in Deutschland.

"Das BSH verfügt über das Fachwissen, die Erfahrung, die Kontakte und die finanziellen Mittel, um als Schnittstelle zwischen Sicherheitsbehörden aus Bund und Ländern und der maritimen Wirtschaft zu agieren und die Umsetzung der maritimen Sicherheit in Deutschland im Wirkverbund mit der Bundespolizei See voranzutreiben. Mit der Umsetzung des ISPS-Codes denkt und agiert das BSH vor der polizeilichen Lage und bildet damit ein Präventivorgan", erläutert Dr. Karin Kammann-Klippstein, Präsidentin des BSH. (weiter auf Seite 10)



Foto: Archivbild BSH

Die Bundespolizei ist die zentrale maritim-polizeiliche Behörde in den Gewässern seewärts des Küstenmeeres und daher zuständig für die Sicherheit von Schiffen unter deutscher Flagge sowie für deren Besatzungen und Passagiere. Um ihrer gesetzlich übertragenen Aufgabe nachkommen zu können, gestaltet die Bundespolizei die behördenübergreifenden Übungen gemeinsam mit dem BSH. Im Rahmen der diesjährigen nationalen maritimen Sicherheitsübung werden erstmals das neue Einsatzschiff BAMBERG sowie das Einsatzschiff BAD BRAMSTEDT, die Spezialeinheit GSG 9 sowie die maritim ausgestatteten Hubschrauber der Bundespolizeifliegerstaffel Fuhlendorf gemeinsam üben und damit die bundespolizeilichen Fähigkeiten zur Bewältigung von maritimen Bedrohungslagen weiter ausbauen. Die Bewältigung maritimer Bedrohungslagen stellt für die Einsatzkräfte immer eine besondere Herausforderung dar.

Die Durchführung einer Übung im dargestellten Umfang ermöglicht der BPOL, die Bewältigung komplexer lebensbedrohlicher Lagen im maritimen Bereich einerseits realitätsnah zu trainieren. Erklärtes Ziel der Gefahrenabwehr auf See ist die kontinuierliche Anpassung der Strukturen und Fähigkeitsprofile an die sicherheitstechnischen Erfordernisse. Die Ausweitung auf die europäische Ebene ist dabei ein klares Ziel. Die BPOL und das BSH planen deshalb bereits eine Übung des europäischen Spezialkräfteverbundes ATLAS, die 2021 stattfindet.

(Quelle: www.bsh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/ Stand: 20.11.2020)



Die zur Wallenius Wilhelmsen Group gehörende EUKOR Car Carriers Inc., Seoul, mit ihrer MV TORINO am Rhenus Cuxport Liegeplatz 4 lädt 2.000 Neuwagen für China. Foto: Fuhljahn

Handelsschiffsanläufe Cuxhaven im Berichtszeitraum

Schiff	Flagge	Schiffstyp
Accum	Gibraltar	Stückgutschiff
Amiko	Litauen	Stückgutschiff
Anne Sofie	Deutschland	Stückgutschiff
Aramis	Niederlande	Stückgutschiff
Argo	Zypern	Offshore-Bauschiff
Arnafell	Färöer Inseln	Containerschiff
BBC Magellan	Antigua und Barbuda	Stückgutschiff
BBC Mont Blanc	Antigua und Barbuda	Stückgutschiff
BBC Oregon	Antigua und Barbuda	Stückgutschiff
Belgia Seaways	Litauen	RoRo-Schiff
Bonacieux	Gibraltar	Stückgutschiff
Bremer Johanna	Deutschland	Stückgutschiff
Brittania Seaways	Dänemark	RoRo-Schiff
CBO Supporter	Großbritannien	Offshore-Versorgungsschiff
Combi Dock I	Antigua und Barbuda	Schwergutschiff
CSL Elbe	Malta	Massengutfrachter
Eagle Frontier	Bahamas	Offshore-Versorgungsschiff
Eems Dundee	Niederlande	Stückgutschiff
Eems Transporter	Niederlande	Stückgutschiff
Figaro	St. Vincent und die Grenadinen	Stückgutschiff
Fleet Leader	Liberia	RoRo-Schiff
Gurli	Dänemark	Tender
HC Eva Marie	Antigua und Barbuda	Stückgutschiff
Helena Kosan	Dänemark	LPG Tanker
Helgafell	Färöer Inseln	Containerschiff
Johannes	Niederlande	Stückgutschiff
JSP Porto	Portugal	Stückgutschiff
Kya	Norwegen	Stückgutschiff
Maersk Patras	Singapur	Containerschiff
Maureen S	Zypern	Stückgutschiff
Mila	Niederlande	Stückgutschiff
ML Freya	Italien	RoRo-Schiff
Nordic	Niederlande	Stückgutschiff
Petunia Seaways	Dänemark	RoRo-Schiff
Prometheus Leader	Singapur	RoRo-Autotransporter
RolldockSea	Niederlande	Dockschiff
Rotra Vente	Niederlande	RoRo-Schwergutschiff
Saoura	Algerien	Stückgutschiff
Schillplate	Gibraltar	Stückgutschiff
Selandia Seaways	Dänemark	RoRo-Schiff
Spauwer	Niederlande	Hopper Dredger
Spica Leader	Singapur	RoRo-Autotransporter
Splittnes	Antigua und Barbuda	Massengutfrachter
Star Isfjord	Norwegen	Stückgutschiff
Stril Server	Norwegen	Offshore-Versorgungsschiff
Trina	Deutschland	Stückgutschiff
UHL Frontier	Portugal	Stückgutschiff
Vestvind	Antigua und Barbuda	Deck Frachtschiff
Vos Sugar	Niederlande	Offshore-Versorgungsschiff
Wilson Calais	Barbados	Stückgutschiff
Wilson Limerick	Zypern	Stückgutschiff

Gruß an Bord - in der Coronazeit ein wichtiges Signal an Seeleute

Auch an diesem Heiligabend wird NDR Info, das Informationsradio des NDR, in der Sendung „Gruß an Bord“ Grüße an Seeleute in aller Welt übermitteln. Familien und Freunde haben die Möglichkeit, ihren Lieben auf See ein frohes Fest zu wünschen.

Adrian Feuerbacher, Programmchef von NDR Info und Chefredakteur des NDR Hörfunks: „In ihrer langen Geschichte war die Radiosendung Gruß an Bord vielleicht noch nie so wichtig wie in diesem Jahr. Hunderttausende Seeleute dürfen wegen der Corona-Pandemie Schiffe nicht verlassen oder können nicht auf ihre Schiffe zurückkehren. Gruß an Bord ist auch ein Signal, wie viele Menschen mit ihren Gedanken und guten Wünschen bei den Seeleuten sind.“

Die Sendung wird am **Donnerstag, 24. Dezember, von 20.05 Uhr bis 22.00 Uhr** sowie von **23.05 Uhr bis 00.00 Uhr** auf NDR Info und NDR Info Spezial ausgestrahlt. Damit die Besatzungen und Passagiere auf Fracht- und Kreuzfahrtschiffen die Traditionssendung auf allen Weltmeeren und in fernen Häfen empfangen können, hat der NDR Hörfunk eigens für die Verbreitung der Sendung Kurzwellen-Frequenzen angemietet.

„Gruß an Bord“ wurde erstmals Heiligabend 1953 ausgestrahlt. Die Sendereihe ist eine Brücke zwischen den Seeleuten unterwegs und ihren Angehörigen in Deutschland. Die Seeleute schicken Grüße nach Hause, Familien sowie Freundinnen und Freunde wünschen ihnen auf See oder in fernen Häfen ein frohes Fest.



Der Vorstand des NVC und die Redaktion des Vereinsblattes wünschen allen Mitgliedern und Freunden des Nautischen Vereins Cuxhaven e.V. ein besinnliches und frohes Weihnachtsfest! Kommen Sie gesund und gut ins Neue Jahr!

Wir freuen uns darauf, Sie alle bald wieder zu sehen.

