

HWG–Newsletter 06/2016

„Die Schifffahrt darf nicht noch weiter im Vergleich zu anderen Transportmitteln belastet werden“

Interview mit Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder (VDR)



Welche Bedeutung haben die SECA-Zonen in der Nord- und Ostsee für Europäische Kurzstreckenverkehre und RoPax-Verkehre?

Die gute Nachricht: die Schwefelemissionen haben sich deutlich reduziert, die Schifffahrt wird noch sauberer. Amtliche Messungen zeigen, dass sich die Reeder an die neue Abgasgrenze halten. Der strenge Grenzwert könnte mittelfristig dazu beitragen, dass mehr Schiffe das saubere Flüssiggas LNG nutzen. Die schlechte Nachricht: Reedereien müssen in den SECA-Zonen deutlich mehr für den Brennstoff ausgeben. Der schwefelarme Schiffsdiesel kostet rund doppelt so viel wie herkömmliches Schweröl. Nur wenige Schiffe wurden mit einer Abgas-Reinigungsanlage ausgerüstet, denn die nachträgliche Investition in einen solchen Scrubber ist hoch und technisch anspruchsvoll. Derzeit hilft der niedrige Ölpreis den

Reedereien, die Mehrkosten für den schwefelarmen Brennstoff zu tragen. Vor allem deshalb ist die befürchtete Verkehrsverlagerung vom Schiff auf die Straße bislang nicht spürbar. Aber die Schifffahrt steht weiterhin – gerade im Kurzstrecken-Seeverkehr – in einem relativen Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern, vor allem zur Straße. Denn auch für den Lkw hat sich der Treibstoff vergünstigt. Viele Verträge mit Schifffahrtskunden sehen außerdem vor, dass die Bunkerkosten an die aktuelle Preisentwicklung angepasst werden. Von einer echten Entspannung bei den Energiekosten kann also keine Rede sein. Die Schifffahrt darf nicht noch weiter im Vergleich zu anderen Transportmitteln belastet werden.

Auf einem gemeinsamen Parlamentarischen Abend der maritimen Verbändewirtschaft diskutierten Sie vor kurzem den innovativen und umweltschonenden Treibstoff LNG: Gibt es aus Ihrer Perspektive hier einen Umschwung von der zurückhaltenden hin zu einer aufgeschlossenen Einstellung? Hat sich der niedrige Ölpreis negativ auf die Nutzung von alternativen Antrieben ausgewirkt?

Die deutschen Reeder sehen großes Potenzial im sauberen Brennstoff LNG. Viele haben bereits Pläne für LNG-betriebene Schiffe in den Schubladen. Der aktuelle Preisunterschied zwischen Öl und Gas spielt keine allzu große Rolle. Schiffe haben eine Betriebsdauer von 20 Jahren und mehr – solange wird der Ölpreis nicht so niedrig bleiben. Die wirkliche Hürde für LNG-betriebene Schiffe sind die hohen Investitionskosten für die Motoren und Tanks – rund ein Drittel mehr als bei herkömmlichen

Antrieben. Die anhaltend schlechte Ertragslage und zurückhaltende Banken verschärfen das Finanzierungsproblem. Damit bald Schiffe mit schadstoffarmem Flüssiggas fahren können, brauchen wir eine wirksame öffentliche Förderung als Starthilfe. Wenn wir erst einmal Schiffe mit LNG in Fahrt bekommen, wird es auch für die Gaslieferanten interessant, in eine Infrastruktur für die Versorgung der Schiffe zu investieren. Darüber hinaus müssen in vielen Häfen auch noch die rechtlichen Voraussetzungen für das Betreiben und Betanken von LNG-Schiffen geschaffen werden – dabei haben sie aufgrund besonderer Sicherheitsstandards die niedrigste Unfallbilanz.

Welchen Einfluss haben die neuen SOLAS-Regelungen zum Verwiegen von Containern auf die Arbeit und das Geschäft der deutschen Reeder?

Die neuen Vorschriften zum Containerwiegen machen den Seetransport noch sicherer. Je genauer unsere Reeder und die Seeleute an Bord das Gewicht einzelner Container kennen, desto stabiler können sie die Schiffe beladen. Im Vorfeld mussten die IT-Systeme an Bord und bei den Hafenterminals angepasst werden. Gerade in der Anfangsphase droht noch ein hoher administrativer Aufwand, bis alle Häfen darauf eingestellt sind. Im Ergebnis wird sich aber die Sicherheit erhöhen – nur das zählt.

Wie beurteilen Sie den Trend der Rückflaggung von Schiffen auf deutsche Flagge? Welchen Stellenwert hat in diesem Zusammenhang die neue Besatzungsordnung und Regelung zum Lohnsteuereinbehalt der Bundesregierung? Welches internationale Ansehen haben die deutsche Flagge und deutsche Seeleute heutzutage?

Die Erleichterungen bei den Lohnnebenkosten und die flexibleren Vorgaben zur Schiffsbesetzung bringen Rückenwind für die deutsche Flagge und bieten so neue Beschäftigungschancen für deutsche Seeleute. Der wirtschaftliche Nachteil der deutschen Flagge ist damit weitgehend nivelliert. Deutschland schließt an das europäische Niveau an, das etwa unsere Nachbarn in Dänemark und den Niederlanden schon lange nutzen. Ohne diese Maßnahmen wäre die deutsche Flagge bald aus der internationalen Schifffahrt verschwunden. Denn zahlreiche andere Flaggen, wie Liberia und Antigua & Barbuda, haben längst aufgeholt und zählen wie die deutsche Flagge zu den 43 Qualitätsflaggen. Bei Kontrollen in den Häfen, bei denen die Einhaltung der zahlreichen Vorschriften, zum Beispiel für die Sicherheit und die Arbeitsbedingungen an Bord, überprüft wird, erzielen sie regelmäßig die besten Ergebnisse. Und sie bieten einen professionellen und schnellen Service für die Reedereien. Dank einheitlicher Ausbildungsinhalte finden Reeder auf dem weltweiten Arbeitsmarkt auch gutes Personal außerhalb Europas. Viele Reeder kooperieren mit Seefahrtsschulen im Ausland, etwa auf den Philippinen, und bilden dort hochwertigen Nachwuchs aus. Der Standort Deutschland braucht aber eigenes Know-how und eine wettbewerbsfähige Flagge. Um die Ausbildung junger Seeleute zu sichern, haben die Reeder inmitten der Krise die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland gegründet. Jedes Jahr stellen sie insgesamt 30 Millionen Euro für den Nachwuchs zur Verfügung. Rund 1.300 junge Seeleute konnten dank dieser Förderung die notwendige Fahrzeit an Bord sammeln, um Offizier zu werden. Und die jüngst in Kraft getretenen Maßnahmen helfen, diesen Seeleuten auch eine dauerhafte Beschäftigung zu bieten. Mehrere Mitgliedsunternehmen haben schon reagiert und Schiffe zurück unter die deutsche Flagge gebracht. Das ist eine sehr positive

Entwicklung, von der am Ende der gesamte maritime Standort Deutschland profitieren wird. Denn das Schifffahrts- und Ingenieurwissen der Seeleute brauchen wir nicht nur auf Schiffen, sondern auch in vielen Wirtschaftszweigen, Forschungsinstituten und Verwaltungen an Land – darunter auch die Hafenkapitäne und Lotsen, ohne die im Hafen gar nichts geht.

Rahmenbedingungen für die Zukunft des LNG

Politik und Verbände befassen sich mit umweltfreundlichen Antriebsmöglichkeiten für Seeschiffe



Welche Bedeutung hat LNG (Liquefied Natural Gas) für die Seeschifffahrt und die maritime Wirtschaft in Deutschland? Dieser Frage gingen vier Branchenverbände und Politiker des Bundes bei einem Parlamentarischen Abend am 6. Juni in Berlin nach. Eingeladen hatten der Verband Deutscher Reeder (VDR), der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM), der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) und die Maritime LNG Plattform.

Mit der Einrichtung von immer mehr Sulphur Emission Control Areas (SECA), Zonen in denen der Ausstoß von Schwefel und Schwefeloxiden eingedämmt werden soll, steigt zukünftig der Bedarf an umweltfreundlichen Antriebsmöglichkeiten für Seeschiffe. Eine Lösung hierfür ist die Nutzung von LNG als Treibstoff. Jedoch fehlen für die Verwendung und Lagerung von LNG in normalen Schiffen bisher allgemein verbindliche internationale Vorschriften und Zulassungen. Auch der anfängliche Hype um das Zukunftsthema ist in den vergangenen Monaten aufgrund der ständig niedrigen Ölpreise zwar etwas abgeflaut, dennoch konstatierte Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbandes Deutscher Reeder:

„Deutsche Reeder sind von dem Zukunftspotenzial des LNG-Treibstoffs überzeugt. Eine breite staatliche Anschubförderung ist aber Voraussetzung, um die schiffsseitige Nachfrage nach LNG zu erhöhen, Investitionsrisiken abzufedern und die Wettbewerbsbedingungen mit anderen EU-Staaten zu vereinheitlichen. Davon würde nicht nur die Umwelt profitieren, sondern auch Potenzial für Wertschöpfung und Arbeitsplätze in einer Zukunftstechnologie bei uns in Deutschland geschaffen.“

Vor rund 150 Interessierten diskutierten auch Vertreter der vier Bundestagsfraktionen, welche Rahmenbedingungen notwendig seien, um die Nutzung von LNG in der maritimen Wirtschaft zu fördern. Der gemeinsame Parlamentarische Abend hat eindrücklich belegt, welchen Stellenwert LNG für die Entwicklung eines nachhaltigen maritimen Sektors hat und mit welchem Einsatz die

Bundesregierung und die Fraktionen dessen erfolgreiche Etablierung vorantreiben. Gleichzeitig wurden aber auch Felder benannt, in denen noch klarer Handlungsbedarf besteht.

Rückflaggung der BREMER JOHANNA

BREB GmbH & Co.KG setzt bewusst auf deutsche Flagge und Seeleute



Seit dem 24. Mai 2016 fährt die BREMER JOHANNA unter der deutschen Flagge mit Cuxhaven als Heimathafen. Zuvor lief das moderne Forstproduktschiff acht Jahre lang unter der europäischen Flagge Gibraltars. Eigentümer der BREMER JOHANNA ist die BREB GmbH & Co. KG, die Mitglied in der HWG ist und ihren Hauptsitz in Cuxhaven hat. Gebaut wurde sie 2008 bei Royal Bodewes im niederländischen Hoogezand.

Mit der Rückflaggung setzt die BREB bewusst auf die gesunde Kostenstruktur und den hervorragenden Ruf der deutschen Flagge und Seeleute bei Kunden und Seehäfen. Als 2. Nautischer Offizier ist auch ein Absolvent der Seefahrtsschule Cuxhaven mit an Bord, der sich die Position mit einem weiteren Kollegen im Jobsharing-Modell teilt.

Die BREMER JOHANNA ist das zuletzt erbaute Schiff eines Trios von modernen Forstproduktschiffen mit eigenem Geschirr und einer Tragfähigkeit von 4.000 Ladetonnen. Ihre Schwesterschiffe BREMER ELENA und BREMER ANNA sind genau wie sie unter dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“ konzipiert und erbaut worden.

Die Reederei hat einen hohen Qualitätsanspruch in allen Geschäftsbereichen, wobei Kundenservice, Umweltschutz und Sicherheit im Mittelpunkt stehen. Insgesamt betreut BREB eine Flotte von neun Schiffen, von denen sechs unter deutscher Flagge fahren. Ende des Jahres soll ein weiteres von BREB eingesetztes Schiff unter die deutsche Flagge gehen.

Erster Spatenstich für neues Siemens-Werk gesetzt

Hochbauarbeiten für den ersten Neubau eines deutschen Siemens-Werks seit 20 Jahren haben begonnen



Kein Thema beschäftigt die Stadt Cuxhaven in den letzten Monaten so sehr wie die bevorstehende Ansiedlung der Siemens AG. Der Weltkonzern will in der Fertigungsanlage in Cuxhaven ab 2017 getriebelose Windenergieanlagen für den Offshore-Sektor herstellen. Auf allen Ebenen verspricht man sich durch den Unternehmenszuzug des Global Players eine Aufwertung der Arbeits-, Lebens- und Infrastruktursituation.

So wurde, im Beisein der landes- und kommunalpolitischen Prominenz sowie Unternehmensvertretern, Mitte Juni der symbolische erste Spatenstich gesetzt. Seitdem laufen die Hochbauarbeiten – nur knapp ein Jahr nachdem die Investitionsentscheidung gefallen ist. Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, hob die Bedeutung des Projekts für die künftige Energie-Infrastruktur Deutschlands und zugleich für die Wirtschaft an der Küste hervor: „An den deutschen Küsten von Nord- und Ostsee entwickelt sich eine neue Industrie, die nicht nur den Arbeitsmarkt, sondern auch die Energiewende gleichermaßen voran bringt. Cuxhaven ist klar auf Zukunftskurs.“

Da in der zukünftigen Produktionshalle Lasten von mehreren hundert Tonnen Gewicht bewegt werden, war vor Beginn der Hochbauarbeiten eine Verdichtung des Untergrunds nötig. Diese wurde in den vergangenen Wochen umgesetzt. Zusätzlich sorgen nun 1.900 Beton-Pfähle im Boden für einen festen Untergrund. Insgesamt beträgt die Nutzfläche der Halle rund 55.000 Quadratmeter. Neben der Montagehalle entstehen ein zweigeschossiges Gebäude mit rund 3.800 Quadratmetern Nutzfläche für Büros und Kantine sowie ein Technik- und ein Pfortnergebäude. Das neue Siemensgelände hat damit eine Gesamtgrundfläche von etwa 170.000 Quadratmetern.

Der Spatenstich markiert sowohl den Beginn der Hochbauarbeiten, als auch den planmäßigen Wechsel der Projektverantwortlichen auf Seiten von Siemens. Neuer Projektleiter wird Carsten-Sünke Berendsen. Der CEO der Siemens Wind Power and Renewables, Markus Tacke, dankte Berendsens Vorgänger, Thorsten Granzow, für dessen tatkräftigen Einsatz im Rahmen der Planung und der vorbereitenden Bauarbeiten.

Nach Abschluss der Arbeiten in Cuxhaven werden in dem Werk in enger Kooperation mit dem im britischen Hull gelegenen Fertigungswerk Komponenten für die Offshore-Windindustrie gefertigt. Die beiden Offshore-Produktionsstandorte sowie die Installationshafenstandorte verbinden zwei Spezial-

Transportschiffe miteinander. Um umständliche und teure Kraneinsätze zu vermeiden, werden die Komponenten per RoRo-Prinzip transportiert.

Baustart für Liegeplatz 9.3

Eine feste RoRo-Rampe ermöglicht ab 2017 das Verladen von Schwerlasten



Am 29. Juni 2016 starteten Niedersachsen Ports und der niedersächsische Wirtschaftsminister Olaf Lies mit dem symbolischen Druck auf den Knopf den ersten Rammschlag zum Ausbau des Liegeplatzes 9.3. Die 9,5 Millionen Euro Investition in die Anlagen des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums Cuxhaven soll bis Sommer 2017 fertig gestellt sein und beinhaltet den Bau einer 115 Meter langen und 55 Meter breiten Rampe für Roll-on/Roll-off-Verkehre. Hiermit sollen in Cuxhaven demnächst Schwerlasten von bis zu 1.000 Tonnen Gewicht abgewickelt werden.

Hierzu werden zunächst rund 400 Betonpfähle 32 Meter tief in den Untergrund gerammt. Wenn 2017 das neue Siemenswerk mit der Produktion von Windkraftturbinen beginnt, sollen diese über die neue Rampe am Liegeplatz 9.3 verladen werden. Insgesamt stehen dem Deutschen Offshore-Industrie-Zentrum in Cuxhaven Kaianlagen mit einer Gesamtlänge von mehr als 2.000 Metern und Wassertiefen von bis zu 15 Metern zur Verfügung. Mit verschiedenen Methoden können hier alle Güter umgeschlagen und Dienstleistungen erbracht werden, die die Offshore-Windindustrie benötigt. Umfangreiche Betriebsflächen bieten Lagerkapazität für Komponenten für mehrere Windparks. Alle Flächen und Kaianlagen sind schwerlastfähig ausgelegt und untereinander verbunden.

„Wir schaffen für die Zukunft eine bessere Infrastruktur für die Unternehmen vor Ort. Der Standort Cuxhaven wird durch die Baumaßnahmen als Logistikknotenpunkt nicht nur leistungsstärker, sondern auch für unsere Hafenkunden attraktiver“, betonte Holger Banik, Geschäftsführer der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG sowie der JadeWeserPort Realisierungs GmbH.

Hafenminister Olaf Lies kommentierte den Baustart: „Mit unserer Hafenpolitik, den bereits getätigten Investitionen und den energiepolitischen Weichenstellungen zur Zukunft der Offshore-Industrie haben wir den richtigen Weg eingeschlagen. Mit der Ansiedlung von Siemens und zukünftig weiteren Unternehmen aus der Zulieferindustrie halten wir Kurs und schaffen Arbeitsplätze für die ganze Region. Der heutige Baubeginn des Liegeplatzes 9.3 ist ein weiteres sichtbares Zeichen für die zügige Entwicklung des Deutschen Offshore-Industrie-Zentrums in Cuxhaven.“

Tourismus und Wirtschaft bereichern sich gegenseitig

Die HWG gratuliert dem Seebad Cuxhaven zum 200. Jubiläum



Am 24. Juni feierten rund 120 Vertreter aus Politik, Tourismus und Wirtschaft im Schloss Ritzebüttel die Gründung des Seebades Cuxhaven vor 200 Jahren. Die HWG schließt sich den Gratulanten dieses Jubiläums, Cuxhavens Oberbürgermeisters Dr. Ulrich Getsch, Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies und Wirtschaftssenator Frank Horch aus Hamburg, gerne an.

Denn die Cuxhavener Wirtschaft profitiert vom Tourismus und der Tourismus im Gegenzug von der maritimen Wirtschaft. Die Mischung aus Transport- und Hafendienstleistungen, Offshore-Windenergie, Fischerei und Tourismus bietet ein großes Potenzial für Synergien zwischen den Unternehmen in der Hafenstadt. Einige unserer Mitglieder sind direkt in der Tourismusbranche aktiv, alle anderen verdanken ihm die hohe Lebensqualität im Nordseeheilbad, die dazu beiträgt gute Mitarbeiter zu halten oder sogar zum Umzug an die Nordseeküste zu bewegen.

Die rund 49.000 Einwohner Cuxhavens wissen um die Vorzüge, dort zu leben, wo andere Urlaub machen. Dem Tourismus verdanken sie unter anderem, dass auf ein attraktives Stadtbild geachtet wird, zum Beispiel die Strandpromenade neu gestaltet wurde und in die Infrastruktur investiert wird. Dank der Gäste sind verschiedenste Freizeiteinrichtungen wie das moderne Thalassozentrum, das UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer-Besucherzentrum und das maritime Museum „Windstärke 10“ entstanden.

Andersherum gehört für Kurgäste und Urlauber neben dem Klima und der Landschaft auch die Wirtschaft zum „Gesamtpaket Cuxhaven“. Cuxhaven ohne ein- und ausfahrende Fähren, Fischkutter und Frachtschiffe wäre ebenso undenkbar wie Cuxhaven ohne Alte Liebe, Kugelbake und Strandkörbe. Die maritime Wirtschaft mit den Hafenumschlagsunternehmen, der Offshore-Basis wie auch der Fischereiindustrie zeugen davon, dass der Hafen nicht nur ein Museum für die Touristen ist.

Hinzu kommt, dass Cuxhaven sich als Deutsches Offshore-Industrie-Zentrum seit mehreren Jahren auf die Anforderungen dieses Marktes einstellt. Ein bedeutender Anteil des künftigen Bedarfs an elektrischem Strom soll künftig aus dem Betrieb von umweltfreundlichen Windenergieanlagen vor der norddeutschen Küste gewonnen werden. Den Klimaschutzgedanken überträgt Cuxhaven auch

auf die Stadt und startet den Wettbewerb „Cuxhaven 2030 – klimaaktive Stadt“, damit die Stadt für Einwohner und Gäste lebenswert und zukunftsweisend bleibt.

Die Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven sieht darum den kommenden Entwicklungen des Tourismus zuversichtlich entgegen und hofft auf eine weitere gegenseitige Bereicherung.

Die HWG stellt sich vor: Sea Survival Center Cuxhaven und Offshore-Safety-Trainingscenter Cuxhaven O.S.T. GmbH & Co. KG



Steckbrief

Unternehmensname:	Sea Survival Center Cuxhaven Offshore-Safety-Trainingscenter Cuxhaven O.S.T. GmbH & Co. KG (SSC Cuxhaven ist Gründungsmitglied und Gesellschafter)
Gründungsjahr:	SSC Cuxhaven 2004 / O.S.T. 2011
Branche:	Schulungseinrichtung für: Offshore-Personal / Schiffs- und Helikopterbesatzungen und Hochseesegler
Standorte:	Cuxhaven
Portfolio:	Sea Survival, Helicopter Underwater Escape Training inkl. Compressed Air Emergency Breathing System, Fire Awareness, Manual Handling, Working at Height, Elektrisch unterwiesene Person gem. DGUV, Betrieblicher Ersthelfer gem. DGUV, Ersthelfer Offshore gem. DGUV, Sicherheitskurs gem. World Sailing Special Regs

Interview mit Rolf Fremgen, Inhaber Sea Survival Center Cuxhaven und Geschäftsführender Gesellschafter O.S.T. GmbH & Co. KG



Frage 1 – Mit welchen Eigenschaften würden Sie Ihr Unternehmen charakterisieren?

Qualität ist ein zentraler Punkt unserer Firmenpolitik. Dies kommt in unserem Leitbild zum Ausdruck:

Unser Ziel ist es, ein herausragender Anbieter von Sicherheitsschulungen für die Windindustrie im On- und Offshore-Bereich, Schiffs- und Helikopterbesatzungen sowie für Hochseesegler zu sein und einen Beitrag zu leisten an der Personensicherheit von allen, die in diesem Bereich tätig sind.

Wir definieren Qualität als die Erfüllung aller Forderungen des Vertrages mit dem Kunden. Über allem steht der für uns verpflichtende Grundsatz der ständigen Verbesserung, den auch wir als noch kleine Organisation umsetzen wollen und müssen.

Frage 2 – Warum sind Sie Mitglied in der HWG?

Wir sind Mitglied in der HWG, weil es für ein ortsansässiges Unternehmen selbstverständlich ist, sich in der Region zu engagieren, die Gemeinschaft zu stärken und das Netzwerk auszubauen, natürlich auch aus eigenem Interesse.

Frage 3 – Was wünschen Sie sich ganz persönlich für Ihr Unternehmen?

Planungssicherheit – das bedeutet klare politische Entscheidungen bezüglich der ungeklärten Fragen im Zusammenhang mit den Ausbauzielen der Offshore-Industrie inklusive dem Netzausbau Richtung Süden.

Weitere Informationen zum Unternehmen erhalten Sie unter: ssc-cuxhaven.de und www.ost-cux.de

Diese Nachricht wurde Ihnen von der Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e.V. zugesendet.

Impressum

Ausgabe 06 / 2016 vom 05.07.2016

Redaktion: Gwendolyn Dünner, Kevin Hohmann, Heike Nicolaisen, Alisa Lönneker - Medienbüro am Reichstag GmbH
Copyright der Bilder: Verband Deutscher Reeder, VSM/Heckmann, BREB GmbH & Co. KG, www.siemens.com/presse, NPorts, Stadt Cuxhaven, Rolf Fremgen/Sea Survival Center

Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e.V., Hamburg-Amerika-Str. 5, 27472 Cuxhaven
Telefon: +49 4721 666406, Telefax: +49 4721 52629
E-Mail: info@hafenwirtschaftsgemeinschaft.de

Vorsitzender: Hans-Peter Zint

Registergericht: Amtsgericht Cuxhaven - Registernummer: VR 496