



Mai 2015

Nautischer Verein Brunsbüttel e.V.

Ist die heutige Umschlagstechnik ein Auslaufmodell?



Foto: Jan Mordhorst

Gelöste Stimmung herrschte beim Nautischen Abend in Brunsbüttel. Der DNV-Vorstand war komplett angetreten: Rechts der DNV-Vorsitzende Frank Wessels, der stellvertretende Vorsitzende und Geschäftsführer Nicolai Woelki (2.v.l.), der Vorsitzende des NV Brunsbüttel und Vorstandsmitglied Bernd Appel (2.v.r.) und der neu in den DNV-Vorstand berufene Reeder Rörd Braren (links)

Visionen über die Zukunft des Container-transportes und des Umschlags in den deutschen Seehäfen gab der Vorsitzende des Nautischen Vereins (NV) Brunsbüttel, Bernd Appel, anlässlich des Nautischen Essens 2015 am 17. April in Brunsbüttel. „Ich glaube nicht, dass das gegenwärtig gebräuchliche Konzept von parallel betriebenen lokalen Universal-Containerhäfen in einigen Jahrzehnten noch Bestand haben wird“, sagte Appel vor seinen rund 250 Gästen. Ob Containerschiffe mit einer Kapazität von 30000 TEU und darüber jemals Realität würden, sei heute noch nicht abzusehen, sicher sei aber, dass Containerschiffe mit mehr als 20000 TEU in weitaus größerer Anzahl als heute insbesondere auf Relationen mit hohem Ladungsaufkommen eingesetzt werden würden. Selbst wenn das Mengenwachstum in der Containerschiffahrt durch eine andere, nachhaltigere, weltweite Arbeitsteilung irgendwann abflauen oder gar stagnieren

sollte, würden schon aus Kostengründen immer größere Schiffe auf den Hauptrelationen eingesetzt, meint Appel. Für die Häfen bedeute dies, dass in stoßartigen Intervallen immer größere Containerladungen angelandet würden, die in möglichst kurzer Zeit umgeschlagen und zum Empfänger weiter transportiert werden müssten. Appel vermutet, dass es in den Regionen mit hohem Ladungsaufkommen wie südwestliche Nordsee/Deutsche Bucht zur Bildung von ein bis zwei weitgehend automatisierten Containerhäfen als Zwischen- und Arbeitsspeicher für die Grobverteilung und einigen lokalen Häfen in industriellen Ballungszentren für die Feinverteilung kommen wird. Die Grobverteilung übernehmen sehr große, speziell ausgerüstete Feederschiffe mit der Kapazität heutiger Großschiffe - sie würden in einem festen Umlauf für die Bedienung der regionalen Häfen eingesetzt. „Dort“, so Appel weiter, „findet die eigentliche Wert-

schöpfung statt. Die lokalen Häfen werden ihre wichtige Bedeutung für die Feinverteilung ins Hinterland behalten“. Auch die Umschlagstechnik werde mit Sicherheit nicht mehr so aussehen wie heute, mutmaßt der NV-Vorsitzende. Es müssten pro Zeiteinheit weitaus mehr Container umgeschlagen werden, um die Liegezeiten der großen Containerschiffe mit mehr als 10000 bewegten Containern pro Schiff auf akzeptable Zeiten zu begrenzen. „Die heutige Technik der Containerbrücken wird nicht mehr zur Anwendung kommen. Ganze Containerblöcke für einen Zielhafen werden von einem Megacarrier auf einen standardisierten Shuttletransporter verschoben. Alles läuft weitgehend vollautomatisch ab. Menschen werden nur noch in Ausnahmefällen benötigt. Die Megahäfen, deren Betrieb von den regionalen Küstenhäfen gemeinsam organisiert wird, schlagen nur noch Schiff-Schiff um; land-

seitige Verkehrsträger sind dort nur für lokale Ladung erforderlich“, so Appel. Die Landesregierungen der deutschen Küstenländer seien gut beraten, wenn sie schon jetzt intensiv über neue Konzepte nachdenken würden, denn von den ersten Planungen bis zur Realisierung eines gemeinsamen Mega-Hubs dauere es Jahrzehnte.

Standortattribute für die neuen Megahäfen der Zukunft sind laut Bernd Appel eine natürliche Fahrwassertiefe von mehr als 20 Metern und „viel, viel Platz“. Weiter sei für voll automatisierte Schiffe eine

waltungsgerichts zur Fahrinnenanpassung der Elbe“. Das, so Appel, werde auch Auswirkungen auf andere Projekte an der Küste haben. Dass es in Europa auch anders gehe, zeige das Beispiel des Containerterminals „Maasvlakte II“ in den Niederlanden. Die Planungen hierfür seien mit Umweltverbänden gemeinsam erstellt und erforderliche Ausgleichsmaßnahmen von vornherein berücksichtigt worden.

Große Probleme im Genehmigungsverfahren zum Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel habe es glücklicherweise



Foto: Jan Mordhorst

Der Vorsitzende des Nautischen Vereins Brunsbüttel e.V., Bernd Appel, im Gespräch mit der Generalkonsulin der Republik Panama, Aida Clement (l.) und Frau Mommsen vom Norddeutschen Lateinamerikanischen Verein (siehe auch Bericht auf Seite 4)

einfache nautische Zufahrt vom freien Seeraum erforderlich. Appel räumte ein, dass sein futuristischer Ausblick „natürlich nur über Zwischenschritte erreichbar sein“ werde und gab zu bedenken, dass man sich vor 50 Jahren auch nicht habe vorstellen können, dass einmal Stückgutschiffe mit 400 Metern Länge und 60 Metern Breite von ferngesteuerten Kränen gelöscht und beladen würden.

Erneut kritisierte der NV-Vorsitzende „Hemmnisse und nervenaufreibende, teure Verzögerungen“ bei wirtschaftlich sinnvollen Großprojekten durch eine „Erhaltungsmentalität“ von betroffenen Menschen, die sich durch gut organisierte Umweltverbände vertreten ließen. Die Abwägung zwischen wirtschaftlichen Interessen und dem Erhalt der Lebensumwelt werde immer schwieriger, sagte Appel. Jetzt warte man gespannt auf die Konkretisierung des Europäischen Gerichtshofes zur nicht ausformulierten europäischen Wasserrahmenrichtlinie „und die dann hoffentlich bald folgende Entscheidung des Bundesver-

se nicht gegeben, freute sich Appel. Die Bevölkerung der Region unterstütze das Projekt. „Natürlich sollen die Belange des Naturschutzes berücksichtigt werden“, sagte Appel, „aber unsere wirtschaftliche Grundlage darf dadurch nicht unterminiert werden“, warnte der NV-Vorsitzende.

Die Gastrednerin des Abends, Staatssekretärin Daniela Behrens vom niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, stellte in Aussicht, dass die von den Nautischen Vereinen seit langem unterstützte Forderung nach vollständigem Lohnsteuereinkauf für deutsche Seeleute wohl erfüllt werde. Hohe Erwartungen setzt die Politikerin in den Bundesverkehrswegeplan, der im Herbst vorgelegt werden soll. Dieser habe große Bedeutung für Verkehrsprojekte in Norddeutschland. Der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals müsse in den Fokus gerückt werden. Für die Gesamtkosten in Höhe von 1,5 Milliarden Euro müsse man im Bund allerdings noch werben, sagte Behrens. Sie nannte das Projekt „alternativlos“.

Angeregte Diskussion im Fachausschuss

Während der Sitzung des Ständigen Fachausschusses (StFA) des DNV kam es am 26. März 2015 im Konferenzzentrum des DNV-GL zu lebhaften Diskussionen. Dabei drehte es sich primär um die Themen der Fachtagung auf dem 35. Deutsche Seeschiffahrtstag 2016 in Kiel. Gerald Immens, Stellvertretender Vorsitzender des NV zu Kiel e.V., präsentierte Themenvorschläge, die im Anschluss eingehend von den über 30 Teilnehmern erörtert wurden.

Die Themenbereiche reichen von der Frage, welche Chancen und Risiken die zunehmende Industrialisierung der Meere bringe über die Belastung der Schiffsführung durch Checklisten, Berichte, Inspektionen, die unter dem Motto „Paperwork kills Safety“ immer größer wird, bis hin zu der Frage, wieviel Technik der Mensch braucht. Die Nationale Maritime Konferenz (NMK) im Oktober 2015 in Bremerhaven wirft ebenfalls ihre Schatten voraus. Kontrovers wurde die Diskussion erwartungsgemäß bei dem Thema „Kommt der Schiffsfahrtsstandort Deutschland ohne deutsche Seeleute aus?“. Immens: „Das alte System wird nicht überleben. Warum soll man nicht versuchen, sich darauf einzustellen, wie es ist, wenn keine deutschen Seeleute mehr da sind und wenn wir Lotsen, Wasserschutzpolizei, Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung mit Leuten besetzen, die noch nie auf einem Schiff gefahren sind?“ Weitere Themenvorschläge erwartet das Organisationskomitee bis zur Sommerpause.



Foto: Jan Mordhorst

Lebhaft diskutierten die Mitglieder des StFA die angeschnittenen Themen

In einem Fachvortrag berichtete Prof. Dipl.-Ing. Michael Bochmann von der Hochschule Emden-Leer über „e-learning-Kurse zum IMDG-Code“. Ziel dieser Kurse ist die Schärfung des Bewusstseins von Seeleuten für den Transport gefährlicher Güter auf Seeschiffen.

Nautischer Verein Cuxhaven e.V.

Deutsche Reeder: Keine Angst vor fremden Flaggen



Foto: Jan Mordhorst

Stolz präsentieren die Festredner des Schifffahrtsabends in Cuxhaven, VDR-Präsident Alfred Hartmann (r.) und Kapitän Ewald Bebbler (Mitte) ihre Geschenke. Links freut sich der NVC-Vorsitzende Ralf Gütlein über einen gelungenen Abend

Mehr Sachlichkeit bei der Diskussion um die deutsche Flagge wünscht sich der Präsident des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), Kapitän Alfred Hartmann. Auf dem Schifffahrtsessen des Nautischen Vereins Cuxhaven e.V. (NVC) am 20. März 2015 sagte Hartmann, dass es international völlig normal sei, wenn nationale Flotten unter fremder Flagge führen. „Dreiviertel der Welthandelsflotte fährt unter einer fremden Flagge. Ohne Ausflagung gäbe es schon lange keine Schifffahrtsunternehmen in Deutschland mehr“, so Hartmann. Und trotz Flaggenwechsel blieben die Steuereinnahmen und die Arbeitsplätze der Betriebe in Deutschland. Der größte Arbeitgeber in Mecklenburg-Vorpommern sei beispielsweise eine Reederei, deren Schiffe eine andere europäische, aber keine deutsche Flagge führten. Mit Ausflagung könnten die Reeder ihre Schiffe zu international wettbewerbsfähigen Kosten betreiben, und deren Wettbewerb sei ausschließlich ein internationaler.

Was die Sicherheit der Schiffe unter fremder Flagge angehe, betonte der VDR-Chef, dass weltweite Gesetze dafür sorgten, dass auch unter fremden Flaggen hohe Sicherheitsstandards gelten, beispielsweise für die Arbeitsbedingungen an Bord. In den Häfen würden Schiffe kontrolliert und Verstöße bestraft. Die Flaggen, die

deutsche Reeder nutzen, seien Qualitätsflaggen, unter denen Sicherheit, Umweltschutz und soziale Verantwortung ebenso hoch seien wie unter deutscher Flagge. Die deutsche Flagge solle helfen, die Beschäftigung deutscher Seeleute zu sichern - durchgesetzt über die Schiffsbesetzungsverordnung, sagte Hartmann. Die hohen Lohnnebenkosten führten aber dazu, dass immer weniger Schiffe die deutsche Flagge nutzen, weil sie sonst keine Chance haben, im internationalen Wettbewerb zu bestehen. Solange die Bedingungen so seien, wie sie sind, müsse man sich fragen, wie die Beschäftigung von deutschen Seeleuten am Standort Deutschland dauerhaft sicher gestellt werden kann. Denn das Know-how der Seeleute werde in vielen Bereichen an Bord und an Land gebraucht, und zwar nicht nur in den Reedereien. Deshalb müssten sich alle Bereiche, die von der nautischen und technischen Ausbildung der Seeleute profitieren, fragen, ob dieses System auf Dauer funktionieren kann. Wel-

che Alternativen könne man entwickeln, um die maritime Kompetenz für die Häfen, für die Lotsen, für die Schifffahrtsverwaltung, für die Wasserschutzpolizei und für die gesamte Schiffbau- und Zulieferindustrie zu erhalten?

Aber auch die Neueinsteiger in der Schifffahrt müssten ein stärkeres Verständnis dafür entwickeln, dass sie in ein internationales Arbeitsfeld mit internationalen Bedingungen einsteigen und nicht davon ausgehen könnten, nach der Ausbildung an einer deutschen Seefahrtschule auf einem deutschen Schiff unter deutscher Flagge zu deutschen Konditionen fahren zu können. „Wir müssen akzeptieren, dass die guten alten Zeiten nicht wieder kommen und uns dem internationalen Wettbewerb stellen“, sagte Hartmann.

Ähnliches hatte zuvor auch schon der NVC-Vorsitzende Ralf Gütlein gefordert. „Ihr bewegt Euch in einem internationalen Arbeitsmarkt“, rief er den jungen Seefahrtsschülern zu. Da könne man nicht eine Ablösung nach drei Monaten verlangen. Sorgen macht sich der NVC-Vorsitzende über die Probleme beim seemännischen Nachwuchs. Überall auf dem 2. Arbeitsmarkt würden ausgebildete Nautiker gebraucht, bei den Lotsen, bei der Wasserschutzpolizei etc. „Aber dafür muss es erstmal den 1. Arbeitsmarkt geben“, so Gütlein. Philippinische Seeleute seien gut, aber sie könnten nicht in ein paar Jahren Lotsen und Wasserschutzpolizisten auf der Elbe sein, sagte Gütlein.

In seiner Kapitansrede berichtete Ewald Bebbler (Reederei Cassen Eils, Cuxhaven) vom Bau des innovativen Seebäderschiffes „Helgoland“, das im Mai den Helgolanddienst aufnehmen soll.



Foto: Jan Mordhorst

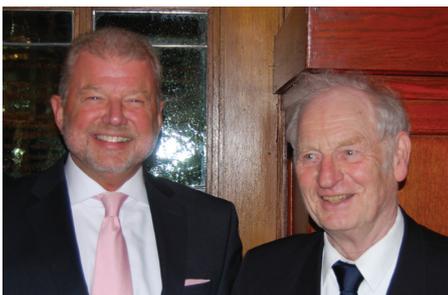
Der DNV-Vorsitzende Frank Wessels (rechts) und VDR-Präsident Alfred Hartmann zählten zu den Ehrengästen des Schifffahrtsessens beim Nautischen Verein Cuxhaven

145. Stiftungsfest in Lübeck

Sorgen und Visionen

Zum 145. Stiftungsfest des Nautischen Vereins Lübeck von 1870 e.V. hatte der Vorsitzende, Kapitän Peter Kaminsky, am 27. März 2015 in die Lübecker „Schiffergesellschaft“ geladen. In seiner Begrüßungsrede kritisierte Kaminsky den Bau der festen Fehmarnbeltquerung, denn es sei sehr wahrscheinlich, dass damit der Seeverkehr trotz seiner Umwelteffizienz einen Teil der Warenströme an Bahn und Straße verlieren werde. „Hinzu kommt noch die bayerische ‚Missgunst-Maut‘, die für Schleswig-Holstein nichts Gutes bringen wird“, sorgte sich der NV-Vorsitzende. Es sei verwunderlich, dass die großen Parteien diesem Plan zugestimmt haben.

Visionen für die Schifffahrt im Jahre 2160 gab der Festredner des Abends, Dr. Hermann Klein, Vorstand für das operative Geschäft (COO) der Reederei Claus-Peter Offen und Vorsitzender der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Hamburg. Ein wichtiger Faktor der Zukunft sei die Bevölkerungsentwicklung, die „in jedem Jahr um 82 Millionen Menschen, also um ein Deutschland“ wachse, und das hauptsächlich in Afrika und Südamerika. Daher würden die Nord-Süd-Verkehre zunehmen. Der Seeverkehr werde aber auch insgesamt zunehmen, weil 60 Prozent der Weltbevölkerung



Dr. Hermann Klein (l.), Peter Kaminsky

in küstennahen Gebieten angesiedelt sein würden. Da Erdöl und Erdgas endlich seien, werde es keine Tanker und Gascarrier mehr geben. Die Frage nach der Antriebsart ließ Klein offen, Verbrennungsmotoren werde es aber bestimmt nicht mehr geben. Er glaubt nicht an eine unbemannte Schifffahrt, stark reduzierte Besatzungen von vielleicht fünf Personen auf Großschiffen seien dagegen denkbar. Waren würden in Behältern befördert, die jederzeit Auskunft darüber geben könnten, wo sie sich befinden und was in ihnen enthalten ist, mutmaßt Klein.

Nautischer Verein Brunsbüttel e.V.

Informationsbesuch am Panamakanal

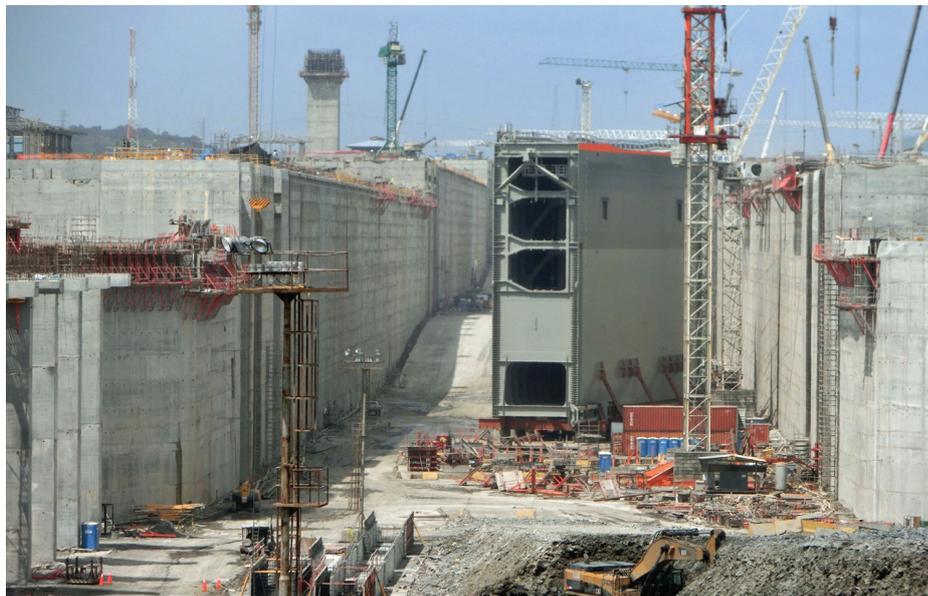


Foto: NV Brunsbüttel

Blick in eine der neuen Schleusenammern mit dem gewaltigen Schleusentor (Mitte)

Die aufwändigen Bauarbeiten zur Erweiterung der Schleusenanlagen des Panamakanals waren der Anlass für eine Informationsreise des Nautischen Vereins Brunsbüttel e.V. vom 31. Januar bis zum 11. Februar 2015. Die 31 Gäste aus Schleswig-Holstein wollten sich ein Bild machen von dem Neubau der Schleusen auf der karibischen und der pazifischen Seite des Panamakanals im Vergleich zum Ausbauprogramm des Nord-Ostsee-Kanals und dem Bau der 5. Schleusenammern in Brunsbüttel.

Mit den Bauarbeiten für die Kanalerweiterung in Panama wurde 2011 begonnen. Laut der ursprünglichen Planung sollte zum einhundertjährigen Bestehen des Kanals im Jahre 2014 bereits das erste Schiff die neuen Schleusen passieren, doch verzögerten Auseinandersetzungen um angefallene Zusatzkosten und Streiks die Fertigstellung. Die Kosten für das Projekt waren einmal mit 5,25 Milliarden Dollar veranschlagt, jetzt wurden zusätzliche Mittel in Höhe von 2,39 Milliarden Dollar gemeldet.

Der Ausbau umfasst zwei zusätzliche Schleusenanlagen, Gatun an der Atlantikseite und Miraflores am Pazifik. Jede der Schleusen ist 403 Meter lang und 55 Meter breit. Die Länge der gesamten Schleusenanlagen beträgt jeweils 1,8 Kilometer für eine Höhendifferenz von insgesamt 26 Metern. Zum Vergleich: Die 5. Schleuse in Brunsbüttel wird eine Nutzlänge von 330 Metern und eine Nutzbreite von 42 Metern haben.

Einer der Höhepunkte der Reise war die Besichtigung der Großbaustelle auf der Pazifikseite mit Kontakt zur Panama Canal Authority und individueller Führung durch einen der leitenden Bauingenieure, was auf Vermittlung des deutschen und panamaischen Konsulats organisiert werden konnte. Die Delegation aus Brunsbüttel unternahm auf dem Fahrgastschiff „Pacific Queen“, einem ehemaligen deutschen Ostsee-Ausflugsschiff, auch eine Fahrt auf einer Teilstrecke des Kanals von der Isla Flamenco, einer Insel an der pazifischen Zufahrt zum Kanal, unter der berühmten Brücke „Puente de las Americas“ hindurch zu den Miraflores- und Pedro-Miguel-Schleusen und weiter durch den spektakulären Abschnitt des Gaillard Cut bis Gamboa an der Einmündung zum Gatun See. Mit leichter Tropenkleidung und dem berühmten „Panama-Hut“ konnten die Gäste aus Norddeutschland das Besuchsprogramm bei beständigen Tagstemperaturen von bis zu 34° C komfortabel bewältigen, so ein Teilnehmer.

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