
POSITION

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

AUSGABE 1 | FEBRUAR 2019

Super-Beteiligung beim Schiffahrtssessen



Den Vorstandsvorsitzenden der Hapag-Lloyd AG, Rolf Habben Jansen (2. v.l.), und seine Ehefrau konnte der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Hamburg e.V., Christian Suhr (3.v.l.) als Gäste des diesjährigen Schiffahrtssessens in Hamburg begrüßen. Habben Jansen hielt die Festrede. Rechts der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins, Frank Wessels

Mit einer bisher noch nicht dagewesenen Rekordbeteiligung von 577 Personen hat der Nautische Verein zu Hamburg e.V. (NVzH) am 5. Februar 2019 sein diesjähriges Schifffahrtssessen veranstaltet. Hochzufrieden zeigte sich denn auch der Vorsitzende des NVzH, Kapitän Christian Suhr, über das rege Interesse an der Feier. Große Sorgen allerdings bereitet dem NVzH weiterhin die Sicherung des seemännischen Know-how in Deutschland. "Unsere beiden Podiumsdiskussionen 2017 und 2018 haben ergeben, dass auch in der Zukunft ein großer Bedarf an maritimem Know-how in Deutschland besteht", sagte Suhr in seiner Begrüßungsrede, die immer auch eine politische Bestandsaufnahme der gegenwärtigen Situation in der maritimen Branche ist. Der NVzH werde das Ringen um den seemännischen Nachwuchs auch weiterhin begleiten und er begrüßte die Zusage des Vorstandes des Deutschen Nautischen Vereins (DNV), im Ständigen Fachausschuss (StFA) einen "runden Tisch" zu etablieren, um effektive Lösungen herauszuarbeiten.

Ein weiterer Bereich, mit dem sich der NVzH befasst, ist die Digitalisierung in der Schifffahrt. Dabei sei der Teilaspekt "unbemannter Schiffsbetrieb" für den Verein besonders wichtig, weil dieser überaus kontrovers diskutiert werde und unterschiedliche Bewertungen hervorrufe, berichtete Suhr. Zum Thema "Unbemannte Schlepper" werde ein Experte vom Fraunhofer Institut für Maritime Logistik am 16. April ein Referat halten. Und auch bei dem Motto der diesjährigen Nationalen Maritimen Konferenz am 22. und 23. Mai in Friedrichshafen, "Deutschland maritim - global, smart, green", liege man mit einer Podiumsdiskussion unter dem Thema "Umweltfreundliche Treibstoffe in der Seeschifffahrt" voll im Trend, sagte der NVzH-Vorsitzende. Die Themen Schiffs- und Verkehrssicherheit sowie der maritime Umweltschutz, so Suhr weiter, hätten durch die Havarien der Containerschiffe "MSC Zoe" und "Yantian Express" neue Nahrung bekommen. Jetzt seien die internationalen Klassifikationsgesellschaften und Sicherheitsorganisationen gefordert, fachmännische Untersuchungen durchzuführen und realistische Verbesserungsvorschläge zu machen. "Populistische Forderungen helfen hier sicherlich nicht", sagte Suhr.

In seiner Festrede ging der Hapag-Lloyd-Vorstandsvorsitzende Rolf Habben Jansen auf die gegenwärtige Situation in der Containerschifffahrt ein. Gerade sein Unternehmen habe mit der Übernahme der chilenischen CSAV und der arabischen USAC bei der bislang noch nie dagewesenen Konsolidierungswelle in der Containerschifffahrt eine wesentliche Rolle gespielt. Die von ihm selbst gestellte Frage, ob die Konsolidierung in diesem Tempo weiter ginge, beantwortete er mit einem klaren "Nein!". Bei weiteren Fusionen würden die Kartellbehörden nicht mehr mitmachen. Von den 20 größten Linienreedereien seien heute, nur etwa fünf Jahre später, noch elf übrig geblieben. "Hapag-Lloyd setzt nicht mehr auf Größenwachstum", sagte Habben Jansen. Die neue Strategie habe eine Steigerung der Qualität bei nur noch selektivem Wachstum zum

Ziel. "Der Kunde erwartet zuverlässige Lieferketten. Daher müssen wir in die Qualität investieren", so der Hapag-Lloyd-Chef. Dafür seien die Kunden auch bereit, mehr zu zahlen. Mit Hilfe der Digitalisierung strebe Hapag-Lloyd jetzt das Ziel an, "die Nummer eins in der Qualität der Lieferketten" zu sein.



Der Hapag-Lloyd/UASC-Boxcarrier "Sajir" (14 933 TEU) wird derzeit als weltweit erstes Großcontainerschiff auf die Möglichkeit, LNG als Brennstoff zu verwenden, umgerüstet. Andere Schiffe der Reederei erhalten Abgasreinigungsanlagen. "Diese Maßnahmen müssen sich langfristig bewähren", sagt der Hapag-Lloyd-Vorstandsvorsitzende Rolf Habben Jansen.

Voll hinter den neuen Schwefelgrenzwerten für Schiffsabgase steht nach Darstellung ihres Vorstandsvorsitzenden die Reederei Hapag-Lloyd. Die Umsetzung dieser neuen Vorschriften bedeute aber enorme Mehrkosten für die Schifffahrt, und zwar 60 Milliarden US-Dollar für die gesamte Branche und rund eine Milliarde US-Dollar ab 2020 für Hapag-Lloyd. Das führe zu höheren Transportkosten, wofür man "den Kunden eine transparente Rechnung" vorlegen werde. Derzeit werde das Containerschiff "Sajir" (14 993 TEU) testweise auf die Möglichkeit, auch LNG als Brennstoff zu verwenden, umgerüstet. Die Kosten für den Einbau einer Abgasreinigung, eine Alternative zur Umrüstung auf LNG-Betrieb, beliefen sich auf sieben bis zehn Millionen US-Dollar pro Schiff. "Die Lösungen müssen sich aber langfristig bewähren", sagte Habben Jansen. Die Ziele seien sehr ambitioniert und nur sehr schwer und mit hohem

finanziellen Aufwand umzusetzen.

Auch der Hapag-Lloyd-Chef fordert mehr Investitionen in die Infrastruktur des Hamburger Hafens. Die Elbvertiefung und eine neue Köhlbrandquerung müssten kommen, verlangte er. Das sei nicht nur wichtig für Hapag-Lloyd, sondern für den Wirtschaftsstandort Hamburg und auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Was den Handelsstreit zwischen den USA und China angehe, habe dies bei Hapag-Lloyd sogar zu einem Transportmengenanstieg im Transpazifikverkehr geführt. Aber: "Von Handelsbeschränkungen profitiert niemand" betonte er und stellte für die europäische Ebene fest, dass "der Brexit den Handel mit Großbritannien enorm komplizieren" würde. Positiv hob Habben Jansen dagegen das kürzlich geschlossene bilaterale Handelsabkommen zwischen Deutschland und Japan hervor. Für 2019 erwartet der Hapag-Lloyd-Chef ein "gesundes Wachstum" und ist "vorsichtig optimistisch".

Die Kapitänsrede hielt Kapitänin Nicole Langosch, die über ihren Werdegang in der Schifffahrt und ihre Erlebnisse als weiblicher Kapitän berichtete. Angefangen 2002 mit einem Praktikum an Bord eines Schiffes der Reederei Hermann Buss, Leer, erhielt sie im März 2018 nach Absolvierung der Studiengänge Diplomingenieur für Seeverkehr und Diplomwirtschaftsingenieur für Reedereilogistik das Kommando auf dem Kreuzfahrtschiff "Aidasol". Sie sei "innerlich mit der neuen Verantwortung gewachsen" und betreibe den so "wunderbar reizvollen" Beruf mit voller Hingabe, sagte sie.

NOK erhält "Torinstandsetzungsdock"



Zu seinem Vortrag zum Thema "Großbaustelle Nord-Ostsee-Kanal" begrüßte der Vorsitzende des NV Wilhelmshaven-Jade, Dietmar Janssen (rechts) an der Vereinsglocke des NV den Gastredner Sönke Meesenburg, Leiter des Fachbereichs Investitionen NOK beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau.

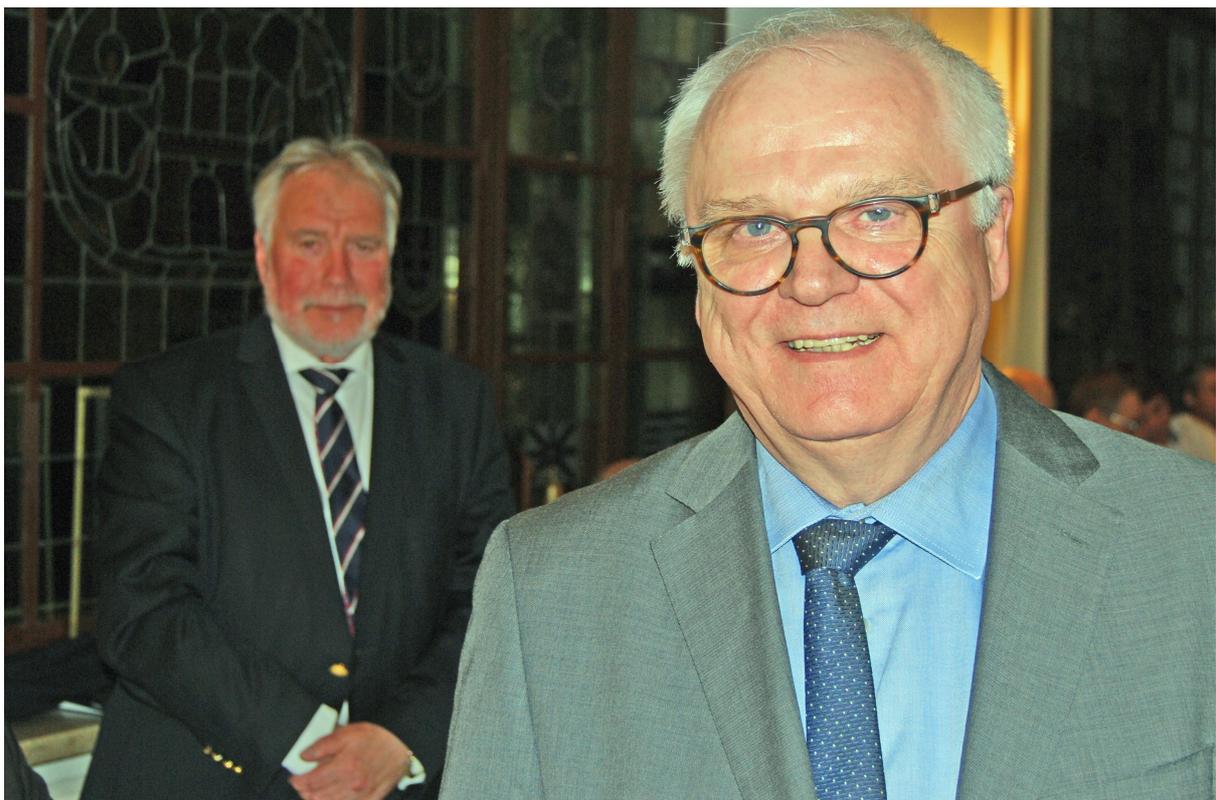
Um den Ausbau und die Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) als eine der wichtigsten Wasserstraßen nicht nur Norddeutschlands, sondern auch Europas und sogar weltweit ging es bei dem Vortrag, den Sönke Meesenburg von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) am 31. Januar 2019 in Wilhelmshaven vor Mitgliedern und Freunden des NV Wilhelmshaven-Jade gehalten hat. Meesenburg ist Leiter des Fachbereichs Investitionen NOK beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Kiel-Holtenau.

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) investieren derzeit rund 1,3 Milliarden Euro in die Zukunft des NOK. Zur Bewältigung dieser Mammutaufgabe haben sie Personal der beiden mit dem NOK verbundenen Wasserstraßen- und Schifffahrtsämter Kiel-Holtenau und Brunsbüttel in einer Organisationseinheit, dem "Fachbereich Investitionen am NOK" mit 80 Beschäftigten an drei Standorten eingerichtet. Zentraler Aufgabenbereich der Arbeitsgruppe um Sönke Meesenburg ist dabei neben Allgemeinen Aufgaben wie Projektmanagement und Querschnittsaufgaben (Sammlung von Geodaten, Vermessung, Umweltfragen etc.) die Abarbeitung der Kernbereiche "Programm Strecke", "Programm Kiel" und "Programm Brunsbüttel".

Immer wieder ist der dringend erforderliche Ausbau des Kanals und hier vor allem der Neubau einer fünften Schleuse in Brunsbüttel in der Öffentlichkeit in die Kritik geraten, weil es kaum oder nur wenig sichtbaren Fortschritt bei den Arbeiten gab. Zuletzt hatten die Nautischen Vereine Brunsbüttel und Kiel im November vergangenen Jahres diese Kritik in einer öffentlichen Podiumsdiskussion in Kiel bekräftigt. Meesenburg räumte ein, bei bestimmten Bauabschnitten nicht im Zeitplan zu liegen, hob aber hervor, dass "alles, was bisher verbaut wurde, im Boden liegt". Da man es nicht sehe, würde leicht der Eindruck entstehen, es gehe nicht voran. Er gab zu bedenken, dass beispielsweise in Brunsbüttel "sämtliches Material, das benötigt wird, von der Wasserseite herangefahren werden muss, weil es zur Baustelle keinen Straßenzugang gibt". Immerhin seien die Versorgungsdüker für die Schleusenneubauten in Brunsbüttel und Kiel inzwischen fertig, berichtete Meesenburg. In Kiel würden die beiden Kleinen Schleusen wegen fehlender Standsicherheit jetzt verfüllt und danach neu erbaut. Brunsbüttel erhalte zudem an der Nordseite des Kanals ein "Torinstandsetzungsdock". Das Baurecht dafür in Form eines Planfeststellungsbeschlusses liege vor, die Planleistungen seien ausgeschrieben und mit der Umsetzung werde im Jahr 2021 begonnen, sagte Meesenburg. Das Reparaturdock für Schleusentore müsse nach seiner Fertigstellung aber "nicht unbedingt" in WSV-Regie betrieben werden.

Das "Programm Strecke" umfasst den Ausbau der kurvenreichen Oststrecke, deren Vertiefung und Optimierung durch Begradigung einiger Kurvenbereiche. Meesenburg regte an, das aus der Verbreiterung und Vertiefung gewonnene Material nicht auf Deponien zu lagern, sondern für den Deichbau an der schleswig-holsteinischen Westküste zu verwenden. Überhaupt müsse man den prognostizierten Anstieg des Meeresspiegels auch bei den Baumaßnahmen an den Schleusenanlagen in Brunsbüttel und Kiel berücksichtigen. "Das wird noch spannend", sagte er. Ebenfalls im "Programm Strecke" ist der Neubau der Levensauer Hochbrücke und die Grundinstandsetzung des Kanaltunnels in Rendsburg. Zum "Programm Kiel" zählt der Neubau der Kleinen Schleusen, die Grundinstandsetzung der Großen Schleusen sowie der Ersatz der Tore und Siele. Im "Programm Brunsbüttel" schließlich geht es um den Neubau der 5. Schleusenkammer, die Grundinstandsetzung der beiden Großen Schleusen, das Torinstandsetzungsdock und den Hochwasserschutz. Eine Fertigstellung aller Bauarbeiten hält Meesenburg für "ab 2024 möglich".

"Einige Vorschläge lösen Stirnrunzeln aus"



Ministerialdirektor Reinhard Klingen berichtete den Mitgliedern und Gästen des NV zu Hamburg e.V. über die Arbeit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Auch der kurz zuvor auf der Mitgliederversammlung in seinem Amt bestätigte Vorsitzende des NV zu Hamburg, Christian Suhr (im Hintergrund links), hörte aufmerksam zu.

Über die Arbeit des Bundesverkehrsministeriums (BMVI), zuständig für den Seeverkehr und auch für die integrierte Meerespolitik, hat Ministerialdirektor Reinhard Klingen vom BMVI am 15. Januar 2019 vor Mitgliedern und Freunden des Nautischen Vereins zu Hamburg berichtet. Da die Ozeane den Klimawandel bremsen, sei es Aufgabe der Menschheit, die Ozeane auch für künftige Generationen zu bewahren, so Klingen. "Dafür brauchen wir vernünftige Politikansätze, um einen Ausgleich zwischen Schutz und Nutzung der Meere zu finden", und zwar mit dem Bewusstsein, dass es "auf einer endlichen Welt keine unendlichen Ressourcen geben" könne. Dieses Ziel setze das BMVI als für die Koordinierung dieses Themas zuständiges Ministerium seit 2011 um, es finde aber, so räumte der Politiker ein, "in der Tagespolitik noch zu wenig Beachtung". Keine Kontroversen gebe es aber bei dem Ziel, dass die Nordsee und die Ostsee zu den saubersten Meeren der Welt gehören.

Als Exportnation ohne maritimen Bereich werde man nicht dahin kommen, wo man hinwolle. Daher sei die Schifffahrt für das BMVI von großer Wichtigkeit. Regelungen in diesem Bereich müssten aber "allein auf globaler Ebene, wie beispielsweise der IMO" getroffen werden, betonte Klingen.

Die Sicherheit der Schifffahrt, so der Ministerialdirektor weiter, betreffe nicht nur die Verkehrs-, sondern auch die Umweltpolitik. Der zu Jahresbeginn erfolgte Unfall auf dem Containerschiff "MSC Zoe", bei dem im Sturm auf der Nordsee rund 345 Container über Bord gegangen waren, habe "für größte Aufmerksamkeit im Ministerium" gesorgt. Dabei bleibe es nicht aus, dass Experten und Politiker mit Vorschlägen kommen, die "bei der Fachwelt Stirnrunzeln auslösen" und "von der Lebenswirklichkeit etwas weit entfernt" seien, so Klingen. Er wies darauf hin, dass das Thema Peilsender für Container bei der IMO bereits seit 1992 im Gespräch sei. Man werde sich aber mit der Frage auseinandersetzen, ob man bestimmte Transportketten nicht besser regulieren kann. "Das auf einem Schiff bei starkem Sturm Container über Bord gehen können, ist klar - aber so viele?" zeigte sich Klingen erstaunt über die hohe Anzahl der verlorenen Behälter. Es gebe Lebensrisiken, mit denen man umgehen müsse, ausschließen könne man sie nicht. Daher habe sich Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auch "nicht auf diesen Zug gesetzt". Solche Vorfälle machten deutlich, dass Sicherheit im Schiffsverkehr mit größtmöglichem Sachverstand begleitet werden müsse, was für die Akzeptanz sehr wichtig sei, betonte Ministerialdirektor Klingen.

Er stellte in diesem Zusammenhang klar, dass es vor den deutschen Küsten, die zu den weltweit meist befahrenen Seewegen der Welt zählten, nur eine verschwindend geringe Unfallhäufigkeit gebe. Das sei das Ergebnis aus einem System von qualifizierten Nautikern und hervorragender Technik.

"Aus Verantwortung gegenüber kommenden Generationen sind wir verpflichtet, dieses System aufrecht zu erhalten. Daher haben wir neue (Gewässerschutz-) Schiffe bestellt. Im Zweifel für die Sicherheit, da hat das wirtschaftliche Handeln keinen Vorrang", sagte Klingen.

Zur Schifffahrtspolitik zählen laut Klingen auch noch die Digitalisierung in der Schifffahrt, alternative Kraftstoffe und autonome Schifffahrtssysteme. Bei den alternativen Kraftstoffen sieht die Bundesregierung LNG als eine Brückentechnologie an. Bei der Digitalisierung und autonomen Schifffahrtssystemen sei Deutschland viel weiter, als viele vermuten würden. Man müsse aber im Vertrieb besser und vor allem effizienter werden.

Klingen: "Wir müssen eine gesunde Meeresumwelt erhalten bei gleichzeitiger effektiver Nutzung. Deutschland ist auf der Nutzerseite und wir müssen ein Interesse daran haben, die Meeresumwelt zu erhalten. Dafür brauchen wir die Nautischen Vereine".

Für die Fahrt im Eis gelten neue Regeln



Markus Hatecke (l.), Geschäftsführer der Firma Hatecke Steel GmbH, informierte Mitglieder und Freunde des NV Niederelbe über ein mittelständisches Unternehmen, das von Drochtersen an der Unterelbe aus die Berufsschifffahrt auf der ganzen Welt mit Rettungsmitteltechnologie beliefert. Rechts der Vorsitzende des NV Niederelbe, Kapitän Rolf Wilhelm.

Für Schiffsreisen in polare Eisgebiete gelten seit Kurzem neue Vorschriften. "Der Weg durch das Polareis wird immer kürzer", sagte Markus Hatecke, Geschäftsführer der Firma Hatecke Steel GmbH, Drochtersen, in einem Vortrag über Rettungsmittel an Bord von Schiffen, die in Polargebieten unterwegs sind oder Offshoreanlagen, die in solchen Regionen arbeiten. Solche hochtechnischen Rettungsgeräte stellt die Firma Hatecke in Drochtersen an der Unterelbe her. Und zwar inklusive der erforderlichen Lager- oder Aufhängevorrichtungen an Bord sowie der Ausrüstung - von der Chemietoilette bis zum Kartenspiel zum Zeitvertreib der auf Rettung wartenden Insassen. Ausschlaggebend für die Aufstellung neuer und strenger Regeln für die Rettung von Menschen in Gebieten, in denen ein Überleben in freier Natur kaum möglich ist, sei die Havarie des Kreuzfahrtschiffes "Maxim Gorkiy" im Nordmeer im Juni 1989 gewesen, berichtete Markus Hatecke.

Damals mussten über 570 Kreuzfahrtpassagiere, ganz überwiegend ältere Menschen teilweise mit Gehbehinderungen, in überfüllten offenen Rettungsbooten, teilweise sogar auf der Eisdecke oder auf Eisschollen, auf endgültige Rettung warten. Ernsthaft verletzt wurde damals glücklicherweise niemand, klar waren sich aber nicht nur die Betroffenen, sondern auch Experten auf der ganzen Welt darüber, dass man damals nur knapp an einer ganz großen Katastrophe vorbeigeschrammt war.

Immerhin hat es fast 30 Jahre gedauert, bis jetzt der "Polar Code" weltweit in Kraft getreten ist, der "für die Schifffahrt in Gebieten mit Risiken jetzt gewisse Sicherheiten stellen muss", sagte Markus Hatecke. So hat das Familienunternehmen mit rund 300 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen zusammen mit dem russischen Register ein 50 Personen fassendes Freifall-Rettungsboot für einen Gastanker konzipiert und gebaut, der innerhalb des russischen Yamal-Gasprojektes eingesetzt ist. Eins der jüngsten Produkte des Familienbetriebes an der Unterelbe für den Weltmarkt ist ein Freifall-Rettungsboot für 462 Personen. Hatecke: "Für die Handhabung und korrekte Bedienung der modernen Rettungsmittel werden hier am Ruthenstrom Personen aus aller Welt geschult".

**Hinweis: Die POSITION können Sie auch als pdf-Datei von der DNV-Webseite
herunterladen:**

www.dnvev.de/position-archiv/



KONTAKT

info@dnvev.de

© Copyright 2019 | DNV E.V. | Alle Rechte vorbehalten | © Fotos: Jan Mordhorst, Hapag-Lloyd.

Redaktion: Jan Mordhorst | Email: jan.mordhorst@hamburg.de | Design by: Williams Design
Creative Studios | Sven Gordon Williams | Email: sven@williams-design.de

ÄNDERUNG IHRER DATEN ODER AUS EMPFÄNGERLISTE ENTFERNEN:
IHRE DATEN: Daten ändern | ABMELDUNG: Newsletter abmelden.

SIE ERHALTEN DEN HTML NEWSLETTER - POSITION - ÜBER UNSERE INTERNETSEITE
WWW.DNVEV.DE VIA MAILCHIMP.

HERAUSGEBER: DEUTSCHER NAUTISCHER VEREIN VON 1868 E.V.

[Hinweise zum Datenschutz](#)