

POSITION

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

AUSGABE 6 | DEZEMBER 2018

Ein bewegtes Jahr 2018 geht zu Ende



Abschlusssitzung des Ständigen Fachausschusses Anfang Dezember im Sitzungssaal des Verbandes Deutscher Reeder in Hamburg: Der Leiter des Arbeitskreises Berufsbildung, der Rektor der Seefahrtsschule Cuxhaven, Rudolf Rothe (stehend), trägt die Ergebnisse seines Arbeitskreises vor. Links der DNV-Vorstand Bernd Appel, Frank Wessels (Vorsitzender) und Nicolai Woelki (Geschäftsführer, v.l.).

Kurz vor Ende des Jahres 2018 fand in Hamburg die Jahresabschlusssitzung des Ständigen Fachausschusses (StFA) des DNV statt. „Ein wirklich aufregendes Jahr geht dem Ende zu“, sagte der Vorsitzende Frank Wessels in seiner Begrüßung und rief damit die Feier zum 150-jährigen Bestehen des DNV im Hamburger Rathaus am 21. September und den politisch überaus wichtigen Parlamentarischen Nautischen Abend am 7. November in Berlin in Erinnerung. „Außerdem haben wir uns einmal mehr mit uns selbst beschäftigt“, sagte Wessels und sprach damit eine Klausurtagung am 26. und 27. Oktober in Müden bei Lüneburg an. Sein Stellvertreter, DNV-Geschäftsführer Nicolai Woelki, ergänzte, dass man mit großem Aufwand auch die Webseite und damit das Erscheinungsbild des Infobriefes POSITION neu gestaltet habe.

Für den DNV genießt der Erhalt des maritimen Know-how in Deutschland und in Europa hohe Priorität. Laut einer durch die European Maritime Safety Agency (EMSA) vorgelegten Statistik wurden von den insgesamt knapp 175 000 in der EU erteilten Befähigungszeugnissen knapp 90 000 Patente von Drittstaaten, ganz überwiegend von den Philippinen, aus der Ukraine, Russland und Indien anerkannt. Ob diese Staaten und damit diese Patentinhaber allerdings die STCW-Mindestanforderungen erfüllen, bezweifelt der DNV. Er bittet daher die Bundesregierung um eine Stellungnahme zu den vier folgenden Fragen:

1.) Wie stellt die EU die Seeschifffahrt sicher, wenn Staaten wie die Philippinen und auch die Ukraine die STCW-Sicherheitsanforderungen nicht erfüllen?

- 2.) In der EU lagen 2016 insgesamt 262 817 gültige Befähigungszeugnisse bzw. Anerkennungsvermerke vor, hiervon wurden in Deutschland 5743 Befähigungszeugnisse erteilt. Ist diese Anzahl ausreichend, um das gewünschte maritime Know-how in der EU auch weiterhin zu erhalten?
- 3.) Wie kann das maritime Know-how erhalten werden, wenn erkennbar ist, dass die betriebliche Ausbildung an Bord von Schiffsoffizieren durchgeführt wird, deren Befähigungszeugnisse nicht den STCW-Mindestanforderungen genügen?
- 4.) Warum werden die Berichte der EMSA zu durchgeführten Inspektionen nicht öffentlich gemacht?

Die Fragen formulierte der Leiter des Arbeitskreises (AK) Berufsbildung im StFA, Rudolf Rothe. Er fasste die Arbeit seines Arbeitskreises mit den Worten zusammen, dass sich an der schlechten Ausbildungssituation in Deutschland „nichts verbessert, aber immerhin auch nichts verschlechtert“ habe. Er beklagte, dass die Diskussion um die autonome Schifffahrt zu einem weiteren Rückgang bei den Bewerbungen für eine seemännische Ausbildung geführt habe.

Der AK Sicherheit auf See und an Bord hat sich mit dem Seetransport von ammoniumnitrat-haltigen Düngemitteln befasst. Dieses Ladungsgut wird als „nicht gefährlich“ in der Gruppe C des IMSBC-Codes geführt, und es ist in der Vergangenheit immer wieder zu Schiffsunfällen, wie zuletzt an Bord der „Purple Beach“ und der „Cheshire“ gekommen. Dabei wurden jeweils chemische Zersetzungsprozesse durch Hitzeentwicklung in Gang gesetzt, die unter immenser Rauchentwicklung zu erheblichen Zerstörungen geführt haben. Der DNV begrüßt ausdrücklich, dass international Einigkeit darüber besteht, künftig ammoniumnitrat-haltige Düngemittel der bisherigen Gruppe C abhängig von ihrer jeweiligen chemischen Zusammensetzung in Gruppe B und die bisherige Gruppe C aufzuteilen sowie den irreführenden Zusatz „nicht gefährlich“ entfallen zu lassen.



Der Zersetzungsprozess in der Ladung vom ammoniumnitrat-haltigen Düngemitteln hatte im Mai 2015 auf der „Purple Beach“ (links) unter immenser Rauchentwicklung voll eingesetzt. Die Bekämpfung dauerte mehrere Tage. Anschließend hatte das Schiff nur noch Schrottwert.

In diesem Zusammenhang erinnert der DNV daran, dass auch bei einer Zuordnung in Gruppe C einige grundlegende Sicherheitsanforderungen gelten:

- Keine Stauung in der Nähe von brennbaren und/oder unverträglichen Stoffen

- Vermeidung von Verunreinigungen durch Reste von anderen Stoffen oder anderen Düngemitteln
- Fernhalten von jeglicher Hitzeeinwirkung von den Düngemitteln selber wie auch von den Laderäumen - also z.B. keine Durchführung von Schweißarbeiten neben den Ladeluken
- Überwachung der Ladung, um eventuell begonnene Zersetzungsprozesse frühzeitig erkennen und stoppen zu können.

Der Leiter des AK Sicherheit auf See und an Bord, Thomas Crerar, wies zudem darauf hin, dass im Falle eines bereits eingesetzten Zersetzungsprozesses eine Bekämpfung mit reichlich Löschwasser und vorzugsweise mit Löschanzen, die an die Herde herangeführt werden, zu empfehlen sei. Crerar: „Leider ist dies oft falsch bekämpft worden, beispielsweise mit CO₂, was die Sache nur noch verschlimmert hat“. Zu dem Problem der jüngst aufgetretenen Brände von Holzkohle an Bord („MSC Katrina“, „Ludwigshafen Express“) regt der AK Sicherheit auf See und an Bord die Bildung eines Arbeitskreises an, und zwar unter Beteiligung von Experten aus der Binnenschifffahrt und dem Straßenverkehr, weil dies ein transportwegübergreifendes Problem sei, das nicht allein die Seeschifffahrt betreffe.

Sorgen um die Zukunft des Kiel-Kanals

Ernste Sorgen um den dringend erforderlichen Ausbau und die Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) machen sich die Nautischen Vereine. Sie befürchten, dass die Zukunft des Kanals als leistungsfähige Wasserstraße erheblich gefährdet ist. Grund für die Besorgnis ist die derzeitige Planung und die schleppende Umsetzung der Renovierungs- und Ausbaumaßnahmen. Zu dem brisanten Thema haben der Nautische Verein Kiel und der Nautische Verein Brunsbüttel mit Unterstützung des Deutschen Nautischen Vereins am 14. November in Kiel eine Podiumsdiskussion veranstaltet.



Die Nautischen Vereine sorgen sich um die Zukunft des Nord-Ostsee-Kanals als leistungsfähige Wasserstraße

Die Nautischen Vereine fordern eine Überprüfung der Baumaßnahmen hinsichtlich einer zügigeren Fertigstellung. Außerdem fordern sie eine durchgehend verfügbare Eingreiftruppe für alle betriebssichernden Maßnahmen, die Sicherstellung der Finanzierung aller Maßnahmen im Bundeshaushalt bereits jetzt und eine professionellere Handhabung der öffentlichen Informationen über Abläufe und eventuelle Betriebsstörungen.

Beim NOK-Ausbau geht es um fünf große Projekte: Der Bau einer fünften Schleusenammer in Brunsbüttel, die Begradigung von drei Kurven zwischen Kiel und der Weiche Königsförde, der Neubau der Levensauer Hochbrücke, der Ersatzbau der beiden kleinen Schleusen in Kiel-Holtenau und die Vertiefung des gesamten Kanals für die Passage von Schiffen bis 10,50 m Tiefgang.

Der Vorsitzende des NV zu Kiel und DNV-Vorstandsmitglied Hans-Hermann Lückert wies in seiner Begrüßung darauf hin, dass der Nord-Ostsee-Kanal verglichen mit anderen Großprojekten in der öffentlichen Wahrnehmung noch sehr gut da stehe. Der Ausbau habe keine großen Gegner. Das sei eine sehr gute Voraussetzung für den Bau. Der maritime Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann, führte den schleppenden Baufortschritt auf Personalangel im Ingenieurbereich zurück. Man habe jetzt extra für die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung einen Studiengang eingeführt. Es werde aber noch einige Jahre dauern, bis diese Mitarbeiter zur Verfügung stünden, so Brackmann. Außerdem sollten mit einem neuen Konzept der Auftragsvergabe ständige Streitereien über Nachforderungen in Zukunft vermieden werden,

Der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Prof. Dr. Hans-Heinrich Witte, sagte zu, dass auf dem NOK auf jeden Fall in Brunsbüttel und in Kiel je eine große Schleusenammer in Betrieb ist. Er stellte auch die Bildung einer Eingreiftruppe, eine Bereitschaft für eilige Reparaturen in Aussicht: „Darüber müssen wir reden“, sagte er. Die etwa 500 Mitarbeiter der für den Kanal zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter seien mit der Instandhaltung der Wasserstraße voll beschäftigt und könnten nicht für Reparaturarbeiten herangezogen werden.

„Wir sind fassungslos, dass sich der dringend erforderliche Neubau einer fünften Schleusenammer in Brunsbüttel nun nochmals um mehrere Jahre verzögert“, so Kapitän Michael Hartmann, Vorsitzender des NV Brunsbüttel. Eigentlich sollte der Betrieb dort schon aufgenommen worden sein. „Wir müssen täglich mit einem Kollaps des Verkehrssystems rechnen“.

Ähnlich stellt sich die Lage bei den Kieler Schleusen dar. „Nachdem wir seit zehn Jahren um den desolaten Zustand der wichtigen zwei kleinen Schleusenammern wissen, werden diese jetzt mit Sand zugeschüttet. Dann ruht das Projekt für voraussichtlich drei Jahre wegen der Planungen, die längst hätten abgeschlossen sein sollen. Wir dürfen wohl erst im Jahre 2029 auf eine Inbetriebnahme dieser Kammern hoffen und dann dauert es noch einmal bis 2033 mit der Überholung der zwei großen Schleusenammern“, sagt der Kieler NV-Vorsitzende Lückert. Das sei den Kunden nicht zu vermitteln.

Bürokratie ist Hemmnis der Wirtschaft

„Die größten Investitionshemmnisse für die deutsche Wirtschaft sind Bürokratie und Überregulierung“. Das hat der Vorsitzende des Nautischen Vereins (NV) Niedersachsen, Gerd Bielefeld, auf dem Schifffahrtsabend des NV am 16. November in Elsfleth beklagt. Es gelte also, die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. „Denn es ist nicht die Politik, es sind die Behörden“, die sich als Hemmnisse für die weitere Entwicklung herausgestellt hätten, so Bielefeld. Als Beispiele nannte der NV-Vorsitzende die Eisenbahnverbindung vom JadeWeserPort ins Binnenland, die immer noch nicht komplett fertig gestellt sei und den Bau der Autobahn A20 zwischen den Häfen entlang der Nord- und Ostsee, der sich so dahinschleppe. In China, so Bielefeld weiter, werde die Seidenstraße als große Verkehrsader wieder aufgebaut, und zwar schnell. „Für die deutsche Küste ist die A20 unsere Seidenstraße, um die großen Häfen zu verbinden und die Verkehre zu optimieren“. Die Planungen zur Durchführung und Fertigstellung beim dringend erforderlichen Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals würden immer weiter nach hinten verschoben und die Schleusenneubauten in Kiel und Brunsbüttel drohten zur Dauerbaustelle zu werden. „Jeder technische Ausfall kann zum Infarkt des Verkehrssystems führen und die Nutzer beginnen jetzt schon, sich bei Störungen vom Kanal abzuwenden“, warnte der NV-Vorsitzende.



Mit einem Buddelschiff mit dem Modell der „Grossherzogin Elisabeth“ bedankte sich der NV-Vorsitzende Gerd Bielefeld (l.) bei seinem Gastredner Björn Thümler, dem niedersächsischen Minister für Wissenschaft und Kultur

Der NV-Vorsitzende beklagte auch das weiter anhaltende Sterben deutscher Reedereien. So würden die 46 Containerschiffe der Hamburger Reederei H. Schuld in Zukunft von der Londoner V-Gruppe geführt. Etliche deutsche Reedereien hätten ihre Selbstständigkeit verloren. Er stellte die Frage, ob bessere Rahmenbedingungen in anderen Ländern eine wirtschaftlichere Führung von Reedereien zuließen. „Wenn das so ist, müssen hier in Deutschland die Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass es nicht zu einem weiteren Ausverkauf der deutschen Schifffahrt kommt“, sagte

Bielefeld. Ausdrücklich anerkannt hat der NV-Vorsitzende den Ausbau der Infrastruktur in Cuxhaven innerhalb von nur zwei Jahren.

Dieses Lob nahm der Festredner des Abends, der niedersächsische Minister für Wissenschaft und Kultur, Björn Thümler, gerne mit nach Hannover. Er hob hervor, dass in schwierigen Zeiten des Schiffbaus die inhabergeführten Werften in Niedersachsen überlebt hätten, ebenso die Reedereien. Ablehnend zeigte sich der Politiker gegenüber übersteigerter Kritik in Teilen der Bevölkerung. Man lebe in Deutschland in einer wirtschaftlichen Umgebung, „die wir hier noch nie hatten. Aber wir sind ein Volk, das ständig jammert“, sagte der Minister. „Was wäre in diesem Land, wenn die Arbeitslosigkeit doppelt so hoch wäre? Bürgerkrieg?“ - Einiges, so Minister Thümler, könnte besser werden, aber grundsätzlich sei es gut so. Allerdings trat auch er wie auch sein Vorredner Gerd Bielefeld für eine Änderung des Planungsrechts ein. „Wir müssen dort schneller und präziser werden“, sagte er.

Minister Thümler lobte das in Niedersachsen ansässige Zentrum für Maritime Forschung als „einen wichtigen Baustein“ und regte an, „Schiffbau“ als Hochschulstudienfach aufzunehmen. Die Wirtschaft sei dazu bereit. Zufällig stünden aus Berlin gerade jetzt für Fachhochschulprogramme Fördermittel in Höhe von 800 Millionen Euro bereit, so Minister Thümler.

Die Kapitänsrede des Abends hielt Kapitän und Schiffseigner Cornelius Bockermann, dessen Elsflether Reederei Timber Coast GmbH den Gaffelschoner „Avontuur“ betreibt. Mit dem Frachtsegler befördern Bockermann und seine Crew Ladung emissionsfrei übers Meer, so beispielsweise 2016 auf der ersten Reise 20 t Kaffee von Mittelamerika nach Kanada oder später Stückgüter von Frankreich nach Kanada. Inzwischen sei die „Avontuur“ seit Anfang Oktober auf der vierten Reise, die von Frankreich in die Karibik und nach Mexiko führt, berichtete der Schiffseigner. „Wir haben das Projekt gegründet, weil wir mit alter Technik emissionsfrei Waren transportieren wollen“, sagte er. Der Klimawandel mit häufigeren und heftigeren Stürmen sei für ihn ein klares Signal, „dass wir so nicht weiter machen können. Wir müssen den Seetransport neu erfinden“, sagte er. Für ihn liegen die Vorteile des Frachtsegelns auf der Hand. Er habe inzwischen auch Investoren gefunden, mit deren Unterstützung er ein zweites Schiff in Fahrt setzen will.

Bürokratie ist Hemmnis der Wirtschaft

Im Nachgang zum Artikel „Autonomisierung hat auch ihre Grenzen“ in „POSITION 05/18“ bittet der Vorsitzende der Bundeslotsenkammer (BLK), Kapt. Erik Dalege, um die folgende Veröffentlichung: „Meine Funktion ist die des Vorsitzenden der Bundeslotsenkammer, nicht die des Ältermannes.“ Außerdem legt Erik Dalege Wert auf die Feststellung, dass der Begriff der „künstlichen Intelligenz“ in seinem Vortrag nicht erwähnt wurde und dass er darüber hinaus niemandem in keiner Sache „vehement widersprochen“ habe. Er habe in seinem Vortrag dargestellt, dass er die Ergänzung und Weiterentwicklung der Schiffsführung durch die Möglichkeiten der Digitalisierung anerkenne und begrüße.

FROHE WEIHNACHTEN



Der Deutsche Nautische Verein und die Redaktion POSITION wünschen allen Mitgliedern und Freunden ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr 2019



KONTAKT

info@dnvev.de

© Copyright 2018 | DNV E.V. | Alle Rechte vorbehalten | © Fotos: Jan Mordhorst, Havariekommando
Redaktion: Jan Mordhorst | Email: jan.mordhorst@hamburg.de | Design by:
Williams Design Creative Studios | Sound & Vision | Email: sven@williams-design.de

ÄNDERUNG IHRER DATEN ODER AUS EMPFÄNGERLISTE ENTFERNEN:
Daten ändern | 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 finden Sie im HTML Newsletter.

