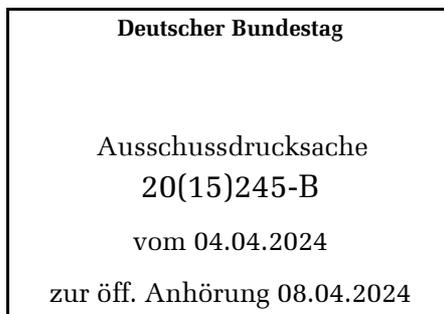


Klaus Mewes (Kapitän)
Dipl. Wirtschafts-Ing. für Seeverkehr
22926 Ahrensburg
Tel.: (+49) 04102 -



ichwolltemeer.de

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss
68. Sitzung
am Montag, den 8. April 2024

03. April 2024

Antrag der CDU/CSU Fraktion - BT - Drucksache 20/10385 - Stellungnahme

Nationale Hafenstrategie fertigstellen - Finanzierung verbindlich zusagen

Absatz I. „Der Deutsche Bundestag stellt fest:“

Dazu ein paar Bemerkungen aus der nautischen Praxis mit Erfahrungen eines, bis vor kurzem noch fahrenden Kapitäns, der für deutsche und europäische Reeder weltweit unterwegs war. Eingesetzt unter deutscher Flagge, aber auch auf ausgeflaggten Schiffen gefahren.

Vielleicht bringen meine praktischen Erfahrungen ein wenig mehr in die Diskussion ein, um den Konkurrenzstandorten möglichst zügig deutlich zu machen, dass wir mit einer gemeinsamen Kraftanstrengung aller Nord- und Ostsee Häfen, unseren verlorenen Anschluss an Leistung und Umschlag aufholen können. Häfen gehören zur **kritischen Infrastruktur!**

Unsere Kommunikation, nach Innen und Außen, muss überdacht werden, auf das Wesentliche und Nötigste reduziert sein. Die öffentlichen Diskussionen und Problemdarstellungen in den Medien dienen nicht unbedingt einer schnellen und guten Lösung selbiger.

Das bekommt auch ein Konkurrent mit, wenn man sich hier nicht einig ist. Das Internet ermöglicht praktisch jedermann den Zugang zu den einzelnen Plänen und Strategien. Ich rate ab davon, wirklich wichtige Entwicklungen immer gleich öffentlich zu machen. Eine Art Leistungsnachweis ist in dieser Form eher schädlich. In den Bürgerschaften und den Parlamenten, dann im Bundestag, sollten demokratisch die wegweisenden Beschlüsse gefasst werden. Danach hat die Wirtschaft zu reagieren.

Damit würden Strategien der Konkurrenten, positiv für unsere Entwicklung, beeinflusst werden, indem nicht gleich bekannt ist, wie lange wir z.B. für einen **Hafenentwicklungsplan** (2040 veraltete Version Westhagemann)) benötigen, ob Brücke oder Tunnel für die Infrastruktur Hafen in der Entscheidungsfindung liegen, Zeit verloren geht. Einzelne Projekte in den letzten Jahren zeigen oft einen Zyklus von 15-20 Jahren!

Als Beispiel: da kann Rotterdam ganz beruhigt in 2 Jahren 4 Liegeplätze für Mega Carrier herstellen und baut seinen Vorsprung im Containerumschlag locker aus, weil dort alle wissen: wir bleiben vorne, keine Konkurrenz stört uns auf Jahre. Und das hat Auswirkungen für die Kundschaft, die weiß, wo sie ihre Schiffe einsetzen kann. Und das mit maximalen Tiefgängen!

Es bleibt unbestritten, dass Häfen für ein exportabhängiges Land wie Deutschland, eine führende Rolle in der Logistik der Versorgung und Verteilung von Ladungsgütern spielen muss. Das war seit jeher so, das ist keine neue Forderung oder Erkenntnis. Aber leider ist die Entwicklung von einem ehemals bedeutenden Hafen (Hamburg), Platz 2-3 in der europäischen Platzierung, rückläufig.

Und das hat mehrere Gründe, wie bereits im Antrag der CDU/CSU ausgeführt wurde.

Absatz II. „Der deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf“

Zu einigen der 12 Punkte werde ich, soweit sie mir inhaltlich und von der Problematik vertraut sind, aus der Praxis berichten, um dem nautischen Know-How zu dienen.

Leider stelle ich fest, dass heute wieder derselbe Fehler gemacht wird wie auf der „Nationalen Maritimen Konferenz“ 2023 in Bremen. Denn auch dort war der letzte Tagesordnungspunkt dem maritimen Nachwuchs Deutschlands gewidmet. Dadurch war das Interesse der Teilnehmer leider auf nur ca. 20% gesunken. Der Vortragende, Arved Fuchs, bemerkte das entsprechend enttäuscht. Recht hat er, so ein wichtiger Punkt sollte weit oben angesetzt werden, weil es um die Zukunft unseres maritimen Know-Hows geht.

Deutschlands Schifffahrt ist in Not!

Deutschland ist keine Schifffahrtsnation, wie z.B. England. Traditionell nimmt die deutsche Bevölkerung kaum Notiz von der Flotte und der Notwendigkeit, überhaupt Schiffe zu betreiben.

Laut VDR haben wir mit ca. 1.800 Units die größte Containerflotte der Welt finanziert und managen sie auch teilweise von Deutschland aus! Das ist aber leider nur Insiderwissen. China liegt auf Rang 2!

Unter deutscher Flagge fahren davon, Stand 02/2024, nur noch **259 Schiffe** (BSH, Bundesamt für Schifffahrt und Hydrographie). Da sind aber Behördenfahrzeuge inklusive und der große Rest fährt unter Billigflaggen, finanziert durch deutsche Steuerzahler (Tonnagesteuer) und Anleger.

Eine Wertschätzung des Berufsbildes - gemeint sind die Arbeitsplätze an Bord- ist kaum spürbar, würde aber der gesamten Branche helfen.

Warum das so ist, versuche ich gern zu erläutern. Als ein führendes Exportland verfügen wir zwar über eine der Globalisierung angepassten Flotte, aber **unabhängig** sind wir deswegen nicht.. Warum?

Weil:

- Wir bauen kaum noch selber Schiffe,
- Die Technik, unser Know-How, ist nach Asien ausgelagert, mit Ausnahme des Spezialschiffbaus.
- Eigene Werften sind teilweise abgebaut oder befinden sich in Insolvenzverfahren (Sietas, Flender, B&V, etc.). FSG Rendsburg (Windhorst, Schwimmkran Greif Bundeswehr)
- Wir sind abhängig bei der Ersatzteilbeschaffung (u.a. aus Asien).
- Bei der Maschinenteknik erfolgen ebenfalls Lizenzvergaben.
- Rohstoffe zur Herstellung fehlen, um einen Notbetrieb anlaufen zu lassen.
- Die Besatzungen kommen meist auch aus Asien und Osteuropa.
- In Krisen- oder sogar Kriegszeiten haben wir Engpässe in der Personalbeschaffung!
- Fachkräftemangel auch hier ein wichtiger Punkt - dazu folgendes Beispiel:
- **2023 teilte der Sprecher des VDR „begeistert“ mit:**

„... über 50.000 asiatische Zertifikatsträger der Schifffahrt wurden für Europa mobilisiert und durch Behörden zugelassen, um die Abgänge von Ukrainern und Russen in den Flotten aufzufüllen.“ Bei der Qualitätsfeststellung dieser Zulassungen soll es Unterschiede/Probleme zu den STCW-Anforderungen (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) heutiger Tage gegeben haben!

Mir ist klar, dass wir das maritime Personalrad nicht zurück drehen können.

Punkt 01 - Hafenstrategien: Nordallianz / Kooperation / kritische Infrastruktur

22.03.2024: „Die Küstenländer begrüßen den heutigen Beschluss einer Nationalen Hafenstrategie durch das Bundeskabinett. Damit liegt erstmals in Deutschland eine solche Strategie vor. Die Häfen Europas größter Volkswirtschaft, die wie kaum ein anderes Land der Europäischen Union auf den Außenhandel setzt, liegen im unmittelbaren nationalen Interesse des Bundes und aller Bundesländer. Ihr Unterhalt ist nicht alleinige Aufgabe der Länder, in denen die Seehäfen liegen, sondern ein gemeinsames Anliegen.“ **(Port of Hamburg, 22.03.24)**

Damit ist die nationale Hafenstrategie endlich in 2024 fixiert worden. Und das einen Monat nach dem heute vorliegenden Antrag dazu von der CDU/CSU. Jetzt geht es um das Budget. Erstmals liegt ein solches Papier vor. Warum nicht schon in der Vergangenheit?

Hat sich mit dem „beschlossenem“ Strategiepapier etwa der vorliegende Antrag der CDU/CSU erledigt?! Warum diskutieren wir eigentlich noch nach der Verabschiedung?!

Bisher war der Verkehrsminister jahrelang von der Schwesterpartei, der CSU, gestellt worden. Herr Enak Ferlemann war Parlamentarischer Staatssekretär. Und davor gab es Herrn Dirk Fischer, er war von 1989 bis 2014 verkehrspolitischer Sprecher der CDU Bundestagsfraktion. Beide waren damals auch für Schifffahrtsangelegenheiten und Strukturwandel im Beschäftigungssegment zuständig, in Absprache mit dem VDR.

Reeder suchen weltweit Beteiligungen und Einfluss an Terminals.

Somit ein Wandel bzw. Erneuerung im Aufgabengebiet des Reeders, nicht nur den Seetransport abzuwickeln.

Birgt aber auch Gefahren für Fachkräfte an Land und an Bord:

Ladungssicherung / Laden und Löschen (seeuntüchtige Schiffe).

Ruhezeiten / Arbeitszeiten auf See!

Kleinere Reedereien haben keine Chancen mitzuhalten, werden aufgekauft.

Gewerkschaften haben bei den Globalplayern kaum noch Aussichten auf Erfolg.

Norddeutsche Kooperation:

2023, auf der NMK (Nationale Maritime Konferenz) in Bremen platzte die Nachricht in den Konferenzsaal hinein. Für alle (?) eine Überraschung.

Hamburg verkauft **HHLA** Anteile an **MSC**!

Im Alleingang. Vorher wurde schon die chinesische Reederei **COSCO** partiell an einem Containerterminal (CTT) Tollerort, beteiligt.

Damit waren auch **hanseatische Partner** konfrontiert und brüskiert, die in Hamburg bisher einen Schwerpunkt ihrer Schifffahrts- und Logistikunternehmen (HAPAG, KÜHNE, Eckelmann, etc.) sahen.

Sie selber kamen nicht zum Zug ein ähnliches Angebot zu landen. War das so gewollt?

Selbst die HHLA Chefin - Frau Titzrath - war bei der PK des Senates nicht dabei.

15.09.23 HAPAG-LLOYD Erklärung dazu:

Der vom Senat angekündigte Teilverkauf der öffentlichen Infrastruktur im Hafen Hamburg wird von den von der Belegschaft gewählten Vertretern im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG kritisiert. Hamburg ist der Heimathafen von Hapag Lloyd. Auch deshalb sehen sich die Arbeitnehmervertreter in der Verantwortung, zu den Entwicklungen im Hafen Stellung zu nehmen.

(HAPAG Aufsichtsrat)

Szenekenner behaupten sogar, der Senat hätte das Tafelsilber verscherbelt, sich übers Ohr hauen lassen!

Hamburg allein hat riesige Schwierigkeiten alle gemachten Versprechungen an die Schifffahrt umzusetzen. Fahrwassertiefe, Köhlbrandquerung, Liegeplätze und Containerbrücken für die MEGA CARRIER bereit halten, Drehkreiserweiterung, etc. Die Umfuhr von Gütern, besonders von Containern, belastet die Infrastruktur. Es gibt aber Pläne, Container auf der Wasserstraße von Terminal zu Terminal zu transportieren. Seit ca. 15 Jahren schon. Anfänglich gelobt, aber nicht

ernsthaft umgesetzt, weil wir das ja mit **DROHNEN** (Tietzrath & Merkel Foto) und **GONDELBAHNEN und „Rohrpost“** (Senator Horch) machen wollten. Eine Lachnummer oder feiner ausgedrückt: ein schlechter Witz. Hat aber Zeit und viel Geld für Gutachten gefordert.

Fakt ist folgende Lage für Großcontainerschiffe:

Liegeplätze 400m Schiffe:

1. HHLA Bukai: Platz 3+4 Mitte für 24 Container in der Breite (61.5m)
2. HHLA Bukai: Platz 5+6 Vorne für 26 Container in der Breite (67.0m)
3. HHLA CTT : Platz 5 für COSCO und deren Partner
4. EUROGATE: Platz Predöhl 1+2 für 23 Container in der Breite
5. EUROGATE: Platz Predöhl 5+6 für 24 Container in der Breite

Nur 5 Liegeplätze für die Mega Carrier.

Mit den aktuellen Containerbrücken können alle Schiffe nur bis zu **9 Lagen** an Deck bearbeitet werden, in Rotterdam aber ist das bis **13 Lagen** möglich!

Eine Lösung für die Hafententwicklung wäre die Westerweiterung direkt an der Elbe. Das Planfeststellungsverfahren soll abgeschlossen sein, dort könnte Hamburg schneller beginnen. Dafür müssten sich HHLA & EUROGATE zusammen finden, um 2 Liegeplätze für die Großcontainerschiffe zu erstellen und 1-2 Feederplätze dazu.

Aber: 07/22

Vor dem Hintergrund der aktuellen geopolitischen Situation mit bisher unabsehbaren Auswirkungen haben sich die beiden Terminalgesellschaften HHLA und EUROGATE darauf verständigt, ihre Gespräche über eine Kooperation ihrer Terminalgesellschaften so lange zu vertagen, bis die Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Fortsetzung wieder stabil genug sind. Zu den bisherigen Verhandlungsergebnissen haben die beteiligten Parteien Stillschweigen vereinbart.

Allerdings habe ich erfahren, dass 1 (ein) Liegeplatz in der Erstellung ungefähr bei nun schon mindestens 500 Millionen € geschätzt wird.

Hamburg hat ca. 43 Km Kaistrecke, davon seien 36 Km in einem sehr schlechten Zustand!

Reederstrategie:

AGF Fahrzeuge laufen Hamburg nicht mit max. Tiefgang, Beladungszustand, an, noch können sie voll abgeladen (Lademarke) Hamburg verlassen. Die Reeder wissen das seit jeher. Planen Hamburg als 2. oder gar 3. Hafen nach Rotterdam und Southampton. Die Schiffe sind dann „vorbereitet“ um in Hamburg weiter bearbeitet werden zu können.

Dieser „Ladungskreislauf“ hat sich bewährt, aus mehreren Gründen. Außerdem hat MAERSK schon die ersten kleineren Schiffe von 18.000 TEU Tragfähigkeit in Auftrag gegeben und in Dienst gestellt. Das erste Schiff dieser Kategorie war bereits in Hamburg.

Reeder reagieren entsprechend auf Möglichkeiten.

Die USA kann das sogar festlegen, wie groß die Schiffe sein dürfen, dort werden Flüsse nicht derart angepasst wie bei uns. Brücken werden dort erhöht, die Technik ist eine andere.

Punkt 02 - Finanzierung...

Die Finanzierung ist genauer zu hinterfragen. Das klingt mehr nach Hafensubventionen, also Steuergelder, statt nach einer **möglichen schwarzen NULL**, durch Einnahmen aus den Dienstleistungen eines Hafens, wenn das Konzept umgesetzt wurde. 400 Millionen €, Schätzung oder Rechnung?

Ein Tropfen auf dem heißen Stein?

Punkt 03 - Drehkreuz Energiewende...

Forderung ist logisch, benötigen wir doch für unser Wirtschaftskonzept zukunftsweisende Technik zur Gewinnung von Energien aller Art. Erst recht die Energie selbst zum Eigenbedarf. Die Windkraft auf See, schon lange in CUXHAVEN ein Projekt. Dort am Elbstrom besteht ein kleiner Umschlagliegeplatz.

Aber Achtung: bei starken Strömungen sehr schwierig dort zu manövrieren!
Strömungen setzen den Kai-Anlagen stark zu, auch dem anschließenden Land.
(Siehe dazu auch Elbe Baggermanagement Punkt 10)

Und auch vor BRB am Elbehafen liegt ein LNG Schiff als Übergabestation vertäut an der Pier. Gefährliche Annäherungen möglich (**Beispiel CAP SAN MARCO**, 330m Containerschiff)
Auf gleicher Höhe werden Lotsenwechsel für die aus- und eingehenden Schiffe durchgeführt. Sturmlogen zeigen dem Lotsen Überraschungen im Personalbereich an Bord des LNG Mutterschiffes!

Erfahrungen sollten unbedingt für den in Stade/Bützfleth entstanden LNG - Übernahme - Terminal zu Rate gezogen werden.

Punkt 04 - Neue Energien...

Gehört zur Zukunft.

Punkt 05 - Antriebsstoffe ersetzen...

Zustimmung weil es unsere Zeit erfordert. Aber wieder angetrieben durch Subventionen! Warum nicht die Schifffahrt (VDR) beteiligen, dort wurden und werden immer noch Gewinne eingefahren.

Punkt 06 - internationale Wettbewerbsbedingungen...

Ich möchte anmerken, dass ich es für klug halte, generell eine europäische Hafenkooperation anzustreben, weil die Reeder schon längst entschieden haben, wie der Anlaufkreislauf praktisch und effizienter umzusetzen ist.
Abhängig vom Tiefgang und Ladungsvolumen. Bei eigenen Anteilen der Reeder bei den Liegeplätzen und Terminals werden diese sowieso weltweit bevorzugt angelaufen!

Punkt 07 - Tonnagesteuer für alle gleich...

Tonnagesteuer, ein dickes Brett. Wurde für die deutsche Flotte entwickelt.
Wie will man sich in der EU auf was einigen?
Wären dann alle gleich?

HSH-Nord Erfahrungen im Hinterkopf habend erinnere ich an über 20 Mrd. € verloren gegangener Steuergelder!
Obwohl die finanzierten Schiffe heute seit längerer Zeit wieder gute Gewinne einfahren und sich als GebrauchschiFF zu hohen Preisen verkaufen lassen!

Punkt 08 - Einfuhrumsatzsteuer...

Kein Kommentar

Punkt 09 - Infrastruktur...

Infrastruktur ist derart veraltet und marode, das dauert mindestens 15-20 Jahre Planung und Realisation Abhilfe zu schaffen.

Köhlbrand: der Knotenpunkt für Hamburgs Hafen schlechthin....

Seit dem 3. April 2024 wissen wir nun: der Senat hat sich auf eine neue Brücke fixiert. Ein mächtiges Bauwerk. Die Bauzeit wird mit ca. 20 Jahren angegeben.

Ist das ein **Wettbewerbsvorteil** für die HHLA allein? Denn das Containerterminal Altenwerder (HHLA) würde von dieser Maßnahme natürlich in erster Linie profitieren.

NOK: Stand heute ist:

Schleusenerweiterung liegt hinterm Plan aber weit über der Kostenvorhersage.

Geschwindigkeitsreduzierung im Kanal, da Uferböschung abrutscht. Lange Wartezeiten in der Zuführung in die Schleusen, alte Tortechniken fallen immer öfter aus.

Lotsenmangel.

BRB: Südkammer wird saniert, darum geschlossen. Nur noch die Nordkammer ist für den Verkehr klar. Bedingung: jedes 1. Schiff in der Schleuse muss einen Schlepper nehmen, um somit die Sicherheit zu gewähren, dass die alten Schleusentore weiter unbeschädigt bleiben. Wäre ja fatal wenn das passieren würde. Kosten für diese Aktion: wird dem Schiff aufgebürdet.

Clevere Lotsen lassen Kollegen den Vorrang um keinen Schlepper nehmen zu müssen!

Durch Reduzierung der Geschwindigkeiten im Kanal kommt es häufiger zu Ausfällen der Lotsen, die ihre Ruhezeiten einhalten sollen. Auch fahren Lotsen nicht 2 Strecken, hin und zurück, sondern werden per Taxi zurück an die Station gebracht!

Rotterdam und Antwerpen sehen und hören genau, was in unseren Häfen nicht geht. Die sind alle weit im Voraus und setzen immer einen drauf, RTM zumindest. Schön wenn wir alles immer öffentlich lange diskutieren.

Punkt 10 - Baggermanagement Beispiel Elbe...

Elbvertiefung und deren Problematik in der Praxis:

GDWS = GeneralDirektion Wasserstrassen und Schifffahrt

24.01.2022 die Meldung der Fertigstellung durch den Hamburger Senat

*Mit der Freigabe der **neuen Solltiefen** (13.50m jederzeit, 14.50 tideabhängig) für die Unterelbe ist die Elbvertiefung nach rund **20 Jahren** abgeschlossen. Schiffe können mehr als 10.000 Tonnen zusätzlich tragen. Wirtschaftlich und ökologisch ungelöst bleibt das Problem der Verschlickung.*

Stand heute: **12.80m** Tiefgang für ein- und auslaufende Schiffe, sie können jederzeit das Fahrwasser nutzen. 13.50m waren geplant. Der zugelassen Tiefgang vermindert sich bis auf **12.40m** für Schiffe von 400m und einer Breite von 62.5m.

Hinzu kommt ein angeordnetes Begegnungsverbot oberhalb der Tonnen 13/14 (Vogelsand) bis nach Hamburg, wenn die addierte Breite der Schiffe 111m überschreiten. Passieren nur möglich bis 13 kts. Überholen ausgeschlossen, 2 sm Abstand der AGF Einheiten zueinander sollen eingehalten werden.

Auf der Elbe gibt es Geschwindigkeitsvorgaben, 15 kts bis Brb, 13 kts bis Stade, 10 kts bis Hamburg.

Durch erneute Sedimentablagerungen muss häufig die WSV (Wasser und Schifffahrts-Verwaltung) den zugelassen Höchst-Tiefgang beschränken. Passiert durch

Schiffahrtspolizeiliche Maßnahmen, bis die Tiefe ausreichend wieder höhere Tiefgänge zulassen würden.

(Unterhaltungsbaggerei / **Kreislaufbaggerei** / etc.).

Lotsen umfahren häufig „flache Stellen“ um ein auf Grund laufen zu vermeiden!

Beispiel TN 21 - 25: SPM 35/24 19.03.24

in der Süd lagert sich zunehmend Sand und Sedimente ab, Schiffe ab 10.60m müssen weiter in die Nord fahren, (**in den Gegenverkehr**) um Grundberührungen/Auf Grund laufen, zu vermeiden. Anordnung SPM (Schiffahrtspolizeiliche Meldung).

Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sind hier gefährdet.

Hier in der Süd kann z.Z. nicht gebaggert werden, weil dort eingetriebene Munitionsfunde/Blindgänger des 2. Weltkrieges für Gefahr sorgen!

Vorgaben aus Hamburg dies zügig zu bereinigen, können von Cuxhaven aus nicht sofort entsprechend umgesetzt werden, weil kompliziert.

In der Nord aber rutscht die steile Kante vom Luechter Grund in die Fahrrinne!

Dadurch verengt sich die Fahrrinne. Nun wird auch dort im Norden gebaggert und alle 2 Wochen werden dafür die Seezeichen/Tonnen eingeholt, um nach Fertigstellung wieder ausgelegt zu werden. Dann vertreiben diese Tonnen häufiger, weil sie die steile Kante runter rutschen.

Auskolkungen am Strom (Otterndorf am Glahmeyer 41), Deich muss abgesichert werden, starke Strömungen bis zu 9 Kts, Fahrwassertonnen vertreiben. (Kartenansicht)

Auf Anfragen zur Lage dort reagiert der Sachbearbeiter mit dem Hinweis, dass der Bund nicht zuständig sei für die Deichpflege, das sei Ländersache. Ansonsten sieht man keinen Zusammenhang mit der Elbvertiefung.

Auslaufen BRB Kanal-Schleuse (Beispiel mit 6,70m warten auf das auflaufende Wasser).

Ursache: Ablagerungen von Sedimenten durch einen Unterwasserdamm aus Steinen am Fahrwasserrand.

Gleiches gilt für die Liegeplätze im Hamburger Hafen (Mindesttiefen).

Wohin mit dem Schlick?

Begegnungsbox bei Wedel (Baggerbox)

Ist der **geforderte Aktionsplan** nicht mit dem jetzigen Baggermanagement erbracht, der bisher weiter nötig ist, um die Elbe auf Tiefe zu halten?

Hier irrte ein ehemaliger Leiter (Prof. Witte) der **GDWS** (Generaldirektion Wasserstraßen und Schiffahrt) in einem Interview im NDR, dass in Zukunft die Baggerkosten gegen Null gingen!

Wer trägt die Kosten eigentlich?

Beobachtungen zur Schiffsgröße:

Reeder scheinen zu reagieren. Vermehrt erreichen den Hbg-Hafen Containerschiffe von 250-270m Länge und 32m Breite. Die max. Größe die ohne Probleme den Zielort erreicht liegt bei 330-350m und 42m Breite. Auch diese Schiffe tauchen wieder öfter auf als die MEGA Carrier!

Punkt 11 - 5 G Netz...

Zustimmung

Punkt 12 - Personal...

Nautischer Nachwuchs: Woher nehmen und wie an Bord halten?

Aus dem Angebot der fertig ausgebildeten Nautiker und Techniker ergibt sich auch das maritime Know-How für andere Aufgaben, neben den Schifffahrtskaufleuten.

Bisher haben sich solche Fachkräfte auf See entwickelt oder haben die dortige Aufgabe verlassen und sind zu den Lotsen, in die Hafenvirtschaft, den Behörden und Verwaltungen, sogar in die Politik gegangen.

Der nautische Sachverstand fehlt z.B. nun auch in vielen Ämtern und Behörden.

Die Lotsen starten einen eigenen Ausbildungsweg OHNE auf erfahrene Nautiker in Zukunft zurück greifen zu können (ab Herbst 2024).

Statt Praxis auf See nur noch Theorie im Simulator?!

Den Lotsen ohne praktische Erfahrung installieren, geht das überhaupt?

(Fraunhofer Institut setzt auf Simulator Trainings Programme)

Behörden werden folglich schwächer besetzt.

Ebenfalls betroffen: das Havariekommando, German Bight Traffic, etc..

und auch die BSU (Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen), am Beispiel **MSC ZOE Untersuchungsbericht** mit Ladungsverlusten in deutschen Gewässern nach der Kursänderung bei Terschelling und dadurch eine neue Wind und See Einwirkungen auf das Schiff, die mit ursächlich gewesen sein könnten, den Unfall ausgelöst zu haben. Fehlender nautischer Sachverstand?

Den Beruf attraktiv gestalten aber wie?

- HTV-See anbieten
- Heuer der Seeleute, nur für die Zeit auf See, steuerfrei auszahlen
- 1:1 Fahrtzeiten / Urlaub
- Ausbildung unter deutscher, motivierter Schiffsleitung
- Anstellung nach bestandener Abschlussprüfung als SM oder Nautiker/Techniker
- Beförderungsmöglichkeiten bis in die Endstellungen (Kpt. / Chief)
- Anstellungsvertrag langfristig angelegt!
- Personalpflege
- Hygiene an Bord (Stichwort), Unterbringung schlechthin
- Ausbildungsstätten halten oder komprimieren, um mehr Absolventen kompetent auszubilden. Es fehlen Fachdozenten an den Schulen und Fach-Hochschulen.
- WSV: Wasserbauer fehlen

Wie junge Menschen an die Schifffahrt heranführen, um mit ihr in Kontakt zu kommen?

Schulbesuche und Berufsberatung (Jobcenter) vor Ort. Inhalte darstellen und die Zukunftschancen deutlich machen. Inkl. Fachpersonal! (VDR, VdKS, NV, DMZ, etc.???)

Einladungen zu schifffahrtsrelevanten Vortragsthemen entweder an der Schule oder ein Angebot der NV, Besuch von Messen und Maritimen Konferenzen.

Wobei festgehalten werden muss, das die **nautischen Vereine und der VdKS** in der Führung überaltert sind, an Nachwuchsmangel leiden, dass die Verbände und Vereine kaum noch aktiv vertreten sind, ihren Satzungen kaum noch nachkommen können. Trotzdem möchte ich aus einem Protokoll zitieren dürfen:

(Absatz VdKS Protokoll 03/24)

Die neueste Seeleutestatistik wurde zusammen mit der Einladung versandt. Daraus geht hervor, dass die **Deutsche Flotte beängstigend geschrumpft ist**. Panama und Liberia dominieren in der IMO. Deutschland spielt nur eine untergeordnete Rolle.

Das ist richtig erkannt worden. Aber über Jahrzehnte kommt immer die Forderung aus den nautischen Vereinen und jenen, die vorgeben bis in die Regierungen hinein beratend tätig zu sein, dass deutsche Seeleute eingestellt werden sollen, der VDR zu seinem Wort stehen sollte.

Dieser Naivität Vertrauen zu geben, dafür nicht belohnt zu werden ist tragisch, die Reeder haben es immer verstanden, am Personal Änderungen durchzusetzen. Der Höhepunkt war die Feststellung, dass ein Kapitän an Bord deutscher Schiffe ein EU-Bürger sein muss! Natürlich ist ein Deutscher Kapitän auch ein EU-Bürger, aber er wird nicht zwingend eingesetzt, weil er eben teurer ist und das bei gleicher oder besserer Qualität.

Der Kapitän muss EU-Bürger sein!

Damit sehe ich den deutschen Kapitän als Auslaufmodell unter deutscher Flagge.

Das hat seine Ursachen auch darin, dass Mitglieder in den Vereinen sitzen, die nie führende Positionen an Bord, auf See, inne hatten. Die Kompetenz wird häufig durch die Bezeichnung „Kapitän“ vor dem Namen angezeigt, die Herrschaften waren es aber selber kaum. Oft kommen diese „Vertreter“ aus den Reihen:

Reeder, Reedereiangestellte, Personalabteilungen, Anwaltskanzleien und der Wirtschaft. Ihre Basis war einmal die Erlangung eines Patentes, dies liegt aber schon weit zurück. Von den Vertretungen kommen kaum noch Impulse und Mithilfen. Sie hatten nur eigene Ziele verfolgt. Die ältesten Mitmacher unter ihnen starten gerade jetzt im hohen Alter von 80 Jahren neue Anfragen zu unseren Themen, ohne aber Erfahrungen aus diesem Bereich vorweisen zu können.

Und diese ewig Gestrigen starten jetzt eine Verteilungspolitik, um weiter in den Vereinen mitwirken zu können. Damit blockieren sie eine Verbesserung der Lage.

Und trotzdem, wenn das Schiff auf Gegenkurs gebracht werden soll, muss es für den Nachwuchs jetzt angegangen werden und zwar u.a. durch folgende Aktivitäten:

Flottenbesuche: (Marine, Behördenfahrzeuge und Handelsschiffahrt)
Lotsenstation besuchen, Mitfahrt Tenderboote.
Öffentlichkeitsarbeit und Werbung (DMZ hatte Versuch unternommen)

Tag der offenen Türen für:

Reedereien, Werften, Fachschulen und Fachhochschulen, Simulator Testläufe, Lotsenstationen, Lotsenbetriebsverein, Hafenverwaltungen, maritime Behörden und deren Schiffe, Umschlagterminals, Containerbrücken (?), Grundkurse für Sicherheit (Boot/Feuer) durchführen z.B. in Neustadt - Holstein oder auf dem Priwall, Mitfahrten als „Ferienpraktikant“ bei anerkannten deutschen Reedereien, auf ordentlich geführten Schiffen mit motiviertem Personal!

Das Berufsbild muss interessant und technisch anspruchsvoll dargestellt werden. Es handelt sich um einen verantwortungsvollen Beruf und Position.

Das kann auch spannend sein und neugierig machen.

Einsetzen von Vorbildern für Fragestunden und für Vorträge.

Trotz allem auch und gerade jetzt die **VDR Initiative unterstützen** (400 / 200). Auch um zu erfahren, ist das ernst gemeint und wird umgesetzt?

Gewerkschaften? Bestätigen zwar die Abwanderung von Personal, haben aber selber Billiglohnstarife abgeschlossen (ITF, ver.di)!

Herzlichen Dank für Ihr Interesse und die Geduld

Klaus Mewes