

Manfred Berger
Bürgerinitiative „Bürger gegen den JadeWeserPort“

26388 Wilhelmshaven, 23. Jun. 2004
von Münnichstraße 15
Tel.: 04421-502867
EMail: antiport@gmx.de

Manfred Berger; von Münnichstraße 15; 26388 Wilhelmshaven
An die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Postfach 2020

26590 Aurich



--

Unser Zeichen:
BI-WSD-01-0006

Ihr Zeichen:

Datum:
23. Juni 2004

Betr.: Planfeststellungsverfahren - JadeWeserPort
hier: Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit lege ich Einspruch gegen das Planfeststellungsverfahren zum JadeWeserPort ein.

Themenbereich : Schiffsgroßenentwicklung G.1.4

Im Auftrag

Manfred Berger

Betroffene Rechte: unvollständige Betrachtung der Schiffsgrößenentwicklung

Begründung

1. Allgemeine Betrachtung

In der Nordrange ist Rotterdam der einzige Hafen, der Containerschiffe mit mehr als 13 m Tiefgang tideunabhängig aufnehmen kann. Aus den Planungen lässt sich nicht erkennen, dass sich das (außer evtl. bei den frz. Kanalhäfen) ändern wird.

Der Ausbau der Zufahrten zu den Häfen wird immer aufwändiger, die Kosten für die Steuerzahler immer gewaltiger, der Aufwand für Küsten- und Umweltschutz immer größer.

Die Widerstände gegen weitere Ausbauten die damit verbundenen Schwierigkeiten werden in der gesamten Nordrange wachsen.

Es ist kaum anzunehmen, dass Reeder Schiffe mit einem Tiefgang einsetzen werden, die in der Nordrange nur noch Rotterdam anlaufen können und damit auf andere Optionen bzw. eine breitere Risikostreuung verzichten. Und es nicht anzunehmen, dass sie ihr Verhalten ändern werden, solange der JadeWeserPort nicht gebaut wird.

Nur Reeder, die in der Lage sind, auf einer Schifffahrtsroute mehrere Strings mit wöchentlichen Abfahrten pro Hafen zu gewährleisten, können auf dieser Grundlage einen Zusatzstring mit größeren Einheiten aufziehen, auf welchem nur noch zwei oder drei Haupthäfen pro Kontinent angelaufen werden. Der rechnerische Kostenvorteil wird jedoch durch Risiken, z.B. eine verminderte Auslastung der Ladungskapazität relativiert.

Auf die Wege der Ladung von und zu den Häfen wirken neben dem Reeder viele andere Akteure ein: Die Politik per Tarifierung und Subventionierung, die Hafenumschlaggesellschaften, die Spediteure, die Transporteure usw.. Sie stehen im Wettbewerb um den Kunden, schließen sich zu interessengleichen Joint Ventures zusammen, bauen darauf gemeinsame Logistikkonzepte auf und bieten als Dienstleisterkooperationen maßgerechte Haus-zu-Haus-Angebote aus einer Hand an. Im Wettbewerb untereinander beeinflussen sie die Transportwege und somit auch die Verteilung der Güter auf die Hafenumschlagplätze.

Es wird daher nur wenigen großen Reedereiallianzen gelingen, soviel Ladung auf die Haupthäfen zu ziehen, um sie einige wenige Ultra Large Container Ships (ULCS) damit auslasten zu können. Die Masse der Schiffe wird weiterhin pro Rundreise ein Dutzend Häfen und mehr - davon einige gar zweimal - anlaufen und sich weiterhin in die gewachsene Vielfalt der Transportkettenstrukturen einfügen müssen, damit die Reedereiagenturen genügend Ladung für ihre Schiffe akquirieren können.

2. Wachsende Tiefgänge

Als Beispiel für wachsende Tiefgänge der Containerschiffe wird die „Axel Maersk“ angeführt.

Mit dem angegebenen Tiefgang von 15 m dieses zur Zeit größten Containerschiffes der Welt - das übrigens auch Bremerhaven anläuft - ist mit allerhöchster Wahrscheinlichkeit der Konstruktionstiefgang in Frischwasser gemeint. Die Tragfähigkeit ist mit 109.000 to angegeben. Den genannten Maximaltiefgang erreicht das Schiff nur, wenn die Ladung - bei Gewichtsabzug von Ausrüstung, Brennstoff usw. - insgesamt rund 100.000 to wiegt. Bei einem Durchschnittsgewicht von 13 to/TEU darf sie demnach maximal 7.700 TEU laden. Die TEU-Durchschnittsgewichte liegen jedoch deutlich darunter: Bei den in Bremerhaven und Hamburg umgeschlagenen Importcontainern liegen sie bei ca. 10 und bei Exportcontainern bei ca. 11 to/TEU (Leercontaineranteil eingerechnet).

Bei einem Durchschnittsgewicht von 11 to/TEU könnte dieses Schiff ca. 8.900 TEU laden, um auf die maximale Tiefgangsmarke zu kommen – wenn sich das nicht wegen dann auftretender Stabilitätsprobleme verbieten würde. Das volle Ladungsvolumen (Deck voll bis Unterkante Brückenfenster) dürfte nach Daumenregel 8.000 TEU kaum übersteigen. Bei einem Gewicht von 11 to/TEU würde sie dann statt 15 m nur noch ca. 13,50 m ins Frischwasser eintauchen. Da die Außenweser bis Bremerhaven aber Salzwasser führt, taucht sie sogar noch ca. 30 cm aus dem Wasser auf und könnte somit mit ca. 13,20 m Tiefgang fast tideunabhängig Bremerhaven anlaufen. Da sie jedoch vorher schon Felixstowe und Rotterdam zum Entladen anläuft, kommt sie in Bremerhaven mit wesentlich geringerem Tiefgang an. Bei 10% weniger Ladung - also immer noch fast voll - dürfte sie nur noch ca. 12,20 m in Frisch- bzw. 11,90 m in Seewasser erreichen und hat damit auf der Außenweser sogar bei Niedrigwasser noch gut zwei m Wasser unter dem Kiel. Man kann auch 10.000 TEU-Schiffe in ihren Abmessungen problemlos an die jetzigen Zufahrtsbedingungen anpassen, auch wenn solche Schiffe lediglich zwei oder drei Haupthäfen der Nordrange nur je einmal zum Ent- und Beladen ansteuern; was bedeuten würde, dass sie alle Häfen nahezu voll beladen anlaufen und wieder verlassen müssten.

Das gilt auch für 12.500 TEU Schiffe (die dem Vernehmen nach bereits als Optionen in den Werftschubladen bereitliegen) indem man das Längen-/Breitenverhältnis verändert. Bei 400 m Länge und 58 m Breite könnte man bei voller Beladung und einem Durchschnittsgewicht von 11 to/TEU noch einen Tiefgang von ca. 13,30 m in Seewasser einhalten. Und da die Schiffe selten bis zum letzten Containerstellplatz gefüllt sind, wird ein solcher Tiefgang eine Ausnahme bleiben. Bei 95%iger Auslastung würde solch ein Schiff nur noch einen Tiefgang von ca. 12,60 m Seewassertiefgang erreichen und könnte auch bei Niedrigwasser Bremerhaven anlaufen. Die Häfen stellen sich auch schon durch Brückenauslagen bis zu 60 m auf solche Schiffsbreiten ein.

Die Economics of Scale werden bei Zunahme der Schiffsgrößen begrenzt durch Schrumpfen der Kostenvorteile gegenüber kleineren Einheiten. Hinzu kommt, dass die sich Kostensenkungskurve pro transportiertem TEU mit zunehmender Schiffsgröße immer mehr dem Nullpunkt nähert. Es tut sich somit nach der lang andauernden Panamax-Restriktion eine erneute Größenwachstumsgrenze für Containerschiffe auf, die die Reeder durch eigene betriebswirtschaftliche Maßnahmen nicht mehr überwinden können. Der Ausweg ist für sie die Externalisierung ihrer Kosten.

Geht es nach den Reedern, dann können Wartezeiten von einigen Stunden während der Niedrigwasserphase oder weil der Schiffsliegeplatz noch von einem anderen Schiff belegt ist, nicht geduldet werden; insbesondere nicht für die zukünftigen, äußerst selten auftauchenden und kostenträchtigen ULCS.

Neben Fahrwasservertiefungen muss daher die Umschlagproduktivität gesteigert werden, die Hafenkosten (Kai-, Schlepper-, Lotsengebühren usw.) müssen sinken usw..

Besonders die Forderung von Fahrwasservertiefungen stößt in der Nordrange auf zunehmend schwieriger zu überwindende Finanzierbarkeits-, Küstenschutz- und Umweltgrenzen. Zudem löst die Konzentration des steigenden Containertransports auf immer weniger Häfen zunehmende Probleme im Zu- und Ablauf des Hinterlandverkehrs aus. Es gibt zwar fast überall Pläne zu Häfen- und Zufahrtsvertiefungen; wann diese jedoch realisiert werden, ist nicht bekannt. Der Wettbewerbsdruck in der Nordrange wird zukünftig nicht mehr ausreichen, die Häfen und Zufahrten unendlich weiter an die Partialoptimierungswünsche einer Hand voll Reeder anzupassen, weil schlicht und einfach die mit jedem weiteren Dezimeter Fahrrinnenvertiefung die Bau- und Unterhaltskosten in kaum noch finanzierbare Höhen abheben. Alle Häfen der Nordrange - außer Rotterdam und vielleicht noch den abgelegenen frz. Kanalhäfen - stehen da vor vergleichbaren Problemen.

Wie gesagt: Der Ausbau der Hafenzufahrten in der Nordrange nähert sich seinen Grenzen und könnte schon bald zu einem Endstadium mit ausbalancierten Anlaufbedingungen zwischen den Häfen der Nordrange führen, in der die Reeder die Maße ihrer Schiffe wieder an unverrückbare Fahrwasserbedingungen anzupassen hätten.

3. Wachstum

Eingangs wurde die Ansicht vertreten, dass Containerhäfen für die nächsten 50 Jahre geplant werden (müssen).

Man braucht die prognostizierten exponentiell ansteigenden Wachstumsraten des Containertransports gar nicht in solch einem Zeitrahmen zu betrachten, um festzustellen, dass solche Steigerungen illusorisch, weil nicht verkraftbar sind. Doch es reicht schon, wenn man die mittelfristigen Wachstumsraten vor Augen führt, um zu merken, dass eine solche Containerflut in nicht allzu ferner Zukunft nur noch mit einem neuen Transportkonzept bewältigt werden kann. Möglicherweise wäre ein solches Konzept heute schon weiter gediehen, wenn es den Transportdienstleistern nicht mehr durch gegenseitiges Ausspielen der Hafenstandorte gelingen würde, für stetig anwachsende Aufwendungen an Steuergeldern zur Vorhaltung eines Überangebotes an Hafenprojekten zu sorgen...

Ökonomisches Wettbewerbsziel der großen Reederallianzen ist es, die Gesamttransportkosten pro TEU zu senken, in dem immer größere Schiffe immer weniger Häfen anlaufen und - soweit dies billiger bzw. möglich ist - Feederschiffen die Verteilung auf nachgeordnete Regionalhäfen zu überlassen.

Würde dem jetzt von der Hafenseite eine endgültige Grenze gesetzt werden, dann könnte schon bald ein Großinvestor einen Wettbewerbsvorteil in einem neuen Seetransportsystem für sich erblicken, indem er als Vorreiter einen String mit vier oder fünf Schiffsgiganten auf einer der ozeanischen Langstrecken einsetzt, die keinen Hafen mehr anzulaufen bräuchten:

Der dafür erforderliche neue Schiffstyp könnte in seiner Größenentwicklung mit dem Transportaufkommen bis zum Erreichen technologischer Grenzen mitwachsen:

Ein Ultra-Large-Container-Barge-Carrier (ULCBC) könnte an strategischen Endpunkten seiner Rundreise mit Containern beladene seegängige Barge ausdocken, die dann von Schubschleppern zu den Regionalhäfen gefeedert werden und umgekehrt.

4. Tiefgang

Mit einem Tiefgang von 15 m würden die ULCS derzeit kaum einen Container-Terminal auf der Welt anlaufen können.

Limitiert wird die Größenentwicklung der Containerschiffe bzw. deren breiter Einsatz

- durch den zunehmenden Anteil kostenintensiver Hafenliegezeiten im Vergleich zur Seetransportdauer, verursacht durch längere Umschlagzeiten,
- Verkehrsengepässe im Zu- und Ablauf zu den Terminals usw.
- überproportional ansteigende Bau- und Wartungskosten
- die in Kauf zu nehmende Selbstbeschränkung auf wenige erreichbare Container Terminals (in der Nordrange zur Zeit nur Rotterdam) an die die Reeder weder den Kostendruck wegen deren Quasi-Monopolstellung weitergeben noch ernsthaften Störungen des Hafenbetriebes durch Umdisponierung ausweichen können
- das Risiko, in den wenigen Haupthäfen nicht genügend Ladung vorzufinden die Notwendigkeit, auch unwirtschaftliche Feederdienste bzw. Landtransporte in Anspruch zu

nehmen, um Hafenmetropolen mit hohem Loco-Aufkommen - wie z.B. Hamburg - bedienen zu können, die von der Konkurrenz mit teilbeladenen 8.000 - 10.000 TEU direkt angelaufen werden

- und den Kostensprung beim technisch erforderlichen Wechsel zum Zwei-Schraubenschiff, weil eine wirtschaftliche Dienstgeschwindigkeit nur mit einem überdimensionierten Propeller zu erreichen wäre, sich dieser jedoch wegen nicht mehr beherrschbarer Kavitationsanfälligkeit verbietet.

Neben der Schiffsgröße und der logistischen Eilbedürftigkeit des Transportes hat die Streckenlänge der gewählten Fahrtroute neben den Brennstoffkosten Einfluss auf die Antriebsleistung. Große Containerschiffe fahren heute, mit Rücksicht auf die globale Logistik und deren möglichst kurze Transitzeiten, durchweg mit 24 bis 25 kn Reisegeschwindigkeit. Dies ist insofern betrachtenswert, weil für die wirkungsvollste Kraftübertragung des Antriebs u.a. ein passender Propeller gefunden werden muss. Und der muss zur Erzielung einer Reisegeschwindigkeit von 25 kn größer sein als bei nur 21,5 kn. Die erforderlichen Antriebsleistungen zur Aufbringung der erforderlichen Antriebsleistung sind zur Zeit nicht verfügbar und die völlig neue Entwicklung von Großmotoren für den relativ engen Markt der Großcontainerschiffe erscheint auf absehbare Zeit unrealistisch.

Lt. Untersuchungsergebnissen namhafter Gutachtergesellschaften ist es schon ab einem 9.000 TEU Schiff notwendig, das Schiff mit zwei Schrauben zu bestücken, wenn man es mit 25 kn Reisegeschwindigkeit konzipieren will. Der Grund ist, dass der Schraubendurchmesser wegen zunehmender Schwingungs- und Kavitationsprobleme 70% des Tiefgangs nicht überschreiten soll, um eine genügende Tauchung auch bei Teilbeladung zu gewährleisten. Schon für das 12.500 TEU Schiff (Konstruktionstiefgang 14 m) wäre ein Durchmesser von knapp 10 m erforderlich. Es erreicht somit im voll beladenen Zustand diese kritische Grenze. Bei Stampfbewegungen im Seegang wird sie demnach überschritten.

Experten gehen deshalb davon aus, dass als Regelschiff auf den längsten Strecken im Langstreckenverkehr zukünftig das 8.000 - 10.000 TEU Schiff mit einem Konstruktionstiefgang zwischen 13,50 m und 14,50 m etablieren und so bemessen sein wird, dass es weiterhin eine größere Anzahl von Häfen tideunabhängig anlaufen kann, während der ULCS eine Randerscheinung bleiben dürfte.

Feststellung und Antrag

Ein zum Greifen naher Beruhigungsprozess im Vertiefungswettlauf der Nordrange würde durch einen positiven Planfeststellungsbeschluss zu Gunsten des JWP konterkariert! Denn dies würde in den Augen der Konkurrenzhäfen zu Wettbewerbsnachteilen führen. Der Tiefwasserhafen JadeWeserPort ist somit auch keine Alternative zum Ausbau von Weser und Elbe, sondern liefert angesichts europaweiter wasser- und hafenbaulicher Reaktionen bei seiner Realisierung ein Zusatzargument für den weiteren Ausbau der Zufahrten nach Bremerhaven und Hamburg. Dies wurde durch die Vereinbarung der Küstenländerchefs vom 16.05.04 eindrucksvoll bestätigt.

Ein genehmigter JWP würde die Verhandlungsmacht der Großreeder gegenüber den öffentlichen Händen noch mehr stärken. Diese würden dadurch genötigt werden, die Schubladenpläne für weitere Vertiefungen hervorzuziehen und sie den Reederwünschen entsprechend umzusetzen. Und von diesem Nullsummenspiel zu Lasten des Steuerzahlers wären Weser- und Elbevertiefungen nicht ausgenommen. Dieser Aufwand müsste für drei oder vier Reedereialianzen betrieben werden, damit die ihre an einer Hand abzuzählende Zahl an avisierten ULCS mit wirtschaftlich geringfügig vorteilhafteren Schiffsabmessungen auf Stapel legen können.

Die Masse der im Ostasien-Europa-Dienst verkehrenden weltgrößten Regelschiffe wird eine Ladekapazität von 8.000 - höchstens 10.000 - TEU haben und so konzipiert sein, dass sie eine größere Anzahl von Häfen tideunabhängig anlaufen können und die Reeder ihre Schiffe an die Fahrwasserverhältnisse anpassen müssen.

Und dem Schiffsgrößenwachstum wird durch die Economics of Scale eine Obergrenze gesetzt. Sie liegt zur Zeit im Bereich von schätzungsweise 10.000 TEU. Durch technische Innovationen und Reduzierung von Hafenkosten kann sie noch ein Stück weit ausgeweitet werden aber der Spielraum wird zunehmend enger. Die Schallmauer könnte schon bei 12.000 TEU liegen.

Der JWP hat als Tiefwasserhafen auch langfristig keine Zukunft, weil die Häfen und ihre Zufahrten die prognostizierten Mengenentwicklungen und mitwachsenden Schiffsgrößen eines Tages nicht mehr werden bewältigen können und innovative Transportsysteme wie z.B. ein hafenumabhängiger ULCBC die Haupthäfen entlasten müssen.

Es wird beantragt, den Planfeststellungsantrag als im Kern unbegründet zurückzuweisen, weil nicht zu erwarten steht, dass

- **die Hafenkongurrenten in der Nordrange - inkl. Bremerhaven und Hamburg - bei Realisierung des JWP auf weitere Anpassungen ihrer Zufahrten an die Schiffsgrößenentwicklung verzichten würden**
- **auch zukünftig kein weiterer Bedarf an einem Tiefwasserhafen neben Rotterdam besteht, weil die an die prognostizierten Umschlagszuwächse gekoppelte Schiffsgrößenentwicklung nach einer immer geringeren Anzahl von Anlaufhäfen verlangt und**
- **am Ende der Entwicklung nur ein hafenumabhängiges Langstreckentransportsystem, z.B. der Ultra-Large-Container-Barge-Carrier stehen kann.**