



Fotos: Nico Reinhardt

# Leserbriefe

Artikel zum JadeWeserPort »Am Anfang war die Idee«, Ausgabe 10/2012, S. 50

## Journalistische Meisterleistung

Den Artikel »Am Anfang war die Idee« zum JadeWeserPort von Claus Wilde habe ich mit großem Interesse gelesen. Er ist meines Erachtens eine journalistische Meisterleistung, welche die wesentlichen Zusammenhänge, die zum Zustandekommen dieses Projektes geführt haben, richtig beschrieben hat.

Vor allem aber hat Herr Wilde an diesem Projekt beispielhaft die Probleme mit Großprojekten in unserer demokratischen Industriegesellschaft aufgezeigt und überzeugend zu einem Überdenken der Prozesse aufgerufen.

*Dr.-Ing. Helmut Salzmann, Hamburg*

### Green Shipping

## Was ist eigentlich »grüne Schifffahrt«?

Alle sprechen von mehr Umweltschutz auf den Meeren und meinen doch im Wesentlichen immer die »Verschmutzung« durch die Schiffsabgase. Das allein ist aber nur ein Bruchteil vom Ganzen.

Viele Fachleute, so auch der Experte der ICS (International Chamber of Shipping), David Tongue, sagen zu Recht, dass das Schiff das mit Abstand umweltfreundlichste Transportmittel der Welt ist und nur mit 3 % an der weltweiten Luftverschmutzung beteiligt ist.

Wenn man aber vom »grünen Schiff« spricht, meinen wir die Beurkundung durch Klassifikationsgesellschaften bei Einhaltung und Installation mehrerer Anlagen und Systeme. Nur als Beispiel für andere Gesellschaften sei hier GL's Environmental Passport (EP) genannt. In diesem »Forderungskatalog« werden Geräte und Systeme aufgeführt, die wünschenswert wären.

Für diese gibt es aber entweder keine offizielle Zulassung (IMO-Prüfresolution), z.B. den »5-ppm-Entöler«, oder deren Ratifizierung bei der IMO steht noch an, z.B. das Ballast Water Treatment System (BWTS). Beim BWTS wäre es an der Zeit, dass Deutschland seine Zusage der Ratifizierung (bis spätestens 2012) einlöst, denn Reeder und Zulieferindustrie brauchen Planungssicherheit für ihre immensen Investitionen in dieser wichtigen Frage des Umweltschutzes.

Liebe Leser,

wenn Sie Meinungen zu Beiträgen in der HANSA haben oder allgemein maritime Themen kommentieren möchten, schreiben Sie uns! Wir freuen uns über Ihre Zuschriften an: [redaktion@hansa-online.de](mailto:redaktion@hansa-online.de); Fax: +49 (0)40/70 70 80-214;



## Am Anfang war die Idee

»Als ich Ende der 1980er Jahre zum ersten Mal von der Idee über den Bau eines Containerterminals in Wilhelmshaven hörte, hielt ich diese für einen Aprischerz.« Im Rückblick zollt Claus Wilde den idealen Vätern seinen Respekt

**D**ie Aktualität vorweg: Am 21. September wurde der fertiggestellte JadeWeserPort dem Verkehr übergeben. Den ersten Schritt in das Container-Logistikgeschäft haben die Wirtschaftsinformatikerinnen bewiesen, dass die Investitionen überbroschen 1:10,4 – ein, zwei Prozent für die Infrastruktur und ein Drittel für die Superstruktur) nicht nur im Wilhelmshavener Schlick verbleibt, sondern die Anstöße für das Gelingen dieser Reue sind besser, als es die zum Schluss über permanenten nächsten Nach- rüber über Finanz-, Wirtschafts- und in vollem Gange ist, weil den Willens- karverna, beziehungsweise den Betreiber- gesellschaften, der Europäische Tochter Con- tainer Terminal Wilhelmshaven (CTW) und tiner Terminal Wilhelmshaven (TW) und APK International (30%), nicht, sondern APK ist eine Tochtergesellschaft der Reder- rei Mærsk. Die großartigsten Schiffe für die der neue Containerterminal JadeWeser- Port besonders attraktiv ist, werden im Ver- kehr bleiben und unabhängig noch ambe- men. Die Wertschöpfungskette ist unabhän- glich von ca. 2,5 bis zu 100 Millionen Euro, ist also für die großen Schiffe. Dennoch, der Kampf um den Containerterminal wird mehr noch um die Wirtschaftswachstum- len – der Name JadeWeserPort wurde erst viel später etabliert – passen sie alle zu- sammen. Nicht so ein kleines Strangema- zent, Freiwiligkeit und ehrenamtlich. Nicht so nach. Zu weiteren gab es damals noch nichts an diesem Projekt – außer Sport in- teresse. Den kleinen Kreis um Hans-Peter Casper, damals Geschäftsführer von Inves- tition, Coker, Mandel und Prolog und den Ma- ker John H. Niemann folgt das was ich an- ärgerten sich mehr darüber, dass der Sand, der im Zuge der ständigen Überholungs- baugang für die Zulieferer und die Liege- plätze der großen Tanker dem Grunde der Mündung des Jadehafens einströmen

Beim »5-ppm-Entöler« beziehen sich die Klassifikationsgesell- schaften nur auf Testergebnisse, die beim Test nach IMO MEPC.107(49) erreicht wurden.

Die Bundesrepublik hatte bei der IMO das von vielen Herstel- lern durchgeführte Prüfverfahren als nicht regelkonform erfolg- reich reklamiert. Das für die Prüfungen von Entölern erforderliche Dokument MEPC.1/Circ.643 wurde 2008 von der IMO veröffent- licht und wird lediglich in einer deutschsprachigen Erläuterung des GL erwähnt.

Die ehemalige Hamburger Firma NFV hatte bereits 1999 ein GL-Zertifikat (Nr. 14 643 – 99 HH) für einen »5-ppm-Entöler«, den man für die Bundesmarine entwickelt hatte und dessen um- fangreiche Prüfungen 2004 nur zum Teil in die MEPC 107(49) übernommen wurden. Diese NFV-Technik war auch bei der ersten Prüfung nach MEPC 107(49) für NFV-Entöler erfolgreich und die Testergebnisse lagen wieder unter 5 ppm. Ein Zertifikat wurde 2004/2005 abgelehnt, da es keine IMO-Richtlinien hierfür gibt.

Wenn heute Testergebnisse unter 5 ppm vorgelegt und nun doch Zertifikate ausgestellt werden, sollte man sehr genau prüfen, wie und unter welchen Bedingungen (Rückspülungen, Reinigungsinter- valle, Chemikaliengabe, Leistungsänderung usw.) diese Re- sultate zustande gekommen sind. Diese Testergebnisse sind noch kein Beweis für eine reibungslose Funktion unter Bordbedin- gungen.

*Eberhard Runge, E.R. Consulting, Hamburg*

Schifffahrts-Verlag »Hansa«, Georgsplatz 1, 20099 Hamburg. Hinweis: Leserbriefe geben ausschließlich die Meinung der Einsender wieder. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.