

HAMBURGER HAFEN



PORT OF HAMBURG

Magazine 1.15

Liebe Leserinnen und Leser,



seit vielen Jahren liefert das von uns herausgegebene Port of Hamburg Magazine regelmäßig Informationen zu Entwicklungen und Unternehmensnachrichten rund um den Hamburger Hafen und die Metropolregion Ham-

burg. Das wird auch zukünftig so sein. Neu ist ab dieser Ausgabe aber neben dem modernen Layout, dass wir uns mehr Raum für Geschichten und wichtige Themen rund um den Hamburger Hafen nehmen. So wie mit unserer Titelreportage „Ritt auf der Welle“ in der ersten Ausgabe des Jahres 2015. Kommen Sie mit an Bord eines Großcontainerschiffs und erleben Sie den spannenden Anlauf aus der Nordsee in den Hamburger Hafen.

Wegen der noch nicht begonnenen Fahrrinnenanpassung kommen besonders große Seeschiffe nur unter Berücksichtigung bestimmter Restriktionen in den Hamburger Hafen. Wir wollen zeigen, welche Bedeutung die Infrastrukturverbesserung durch den Ausbau der Fahrrinne von Unter- und Außenelbe für den Hafen, die Schifffahrt und die gesamte Import- und Exportwirtschaft hat. Gute Storys, interessante Expertengespräche und faktenreiche Hintergrundartikel zeigen Ihnen, was in und um Deutschlands Tor zur Welt gedacht, geplant und realisiert wird. Darüber hinaus haben wir viel daran gearbeitet, auch die Lesefreundlichkeit zu erhöhen. So haben wir die deutsche und englische Sprachversion voneinander getrennt und Fotos sowie Grafiken mehr Platz eingeräumt. Daran wollen wir in den kommenden Ausgaben anknüpfen und Sie mit spannenden Geschichten rund um die maritime Wirtschaft informieren und unterhalten.

Über aktuelle News und tagespolitische Themen informieren wir Sie weiterhin auf unserer Homepage www.hafen-hamburg.de und mithilfe unseres Newsletters PORTnews. Wir freuen uns über Ihre Meinung und Anregungen an presse@hafen-hamburg.de.

Viel Spaß beim Lesen der ersten Ausgabe des neuen Port of Hamburg Magazines.


Ingo Egloff


Axel Mattern





WARUM DIE FAHRRINNENANPASSUNG LÄNGER DAUERT – UND HAMBURG TROTZDEM ZU DEN EFFIZIENTESTEN HÄFEN DER WELT GEHÖRT!

*Nachtschicht: Der Hamburger Hafen
schläft nie. 24 Stunden pro Tag, sieben
Tage in der Woche werden hier Güter
aller Art umgeschlagen.*

Wirtschaftsmotor: Hamburgs Hafen ist mehr als eine der größten europäischen Drehscheiben für Warenströme aus der ganzen Welt. An der Elbe haben sich auch produzierendes Gewerbe und Industriebetriebe angesiedelt.



Inhaltsverzeichnis

02 Editorial

06 Reportage – Ritt auf der Welle

Nur ein kleines Zeitfenster steht sehr tief gehenden Schiffen offen, um mit der Tidewelle den Hamburger Hafen zu erreichen. Ihre Elbpassage ist eine präzise geplante nautische Meisterleistung

18 Hintergrund – Sedimentenmanagement

Damit die Fahrrinne schiffbar bleibt, werden jedes Jahr Millionen Kubikmeter Sand bewegt

20 Aktuell – Ein weiter Weg

Ein Gerichtsverfahren verzögert die notwendige Fahrinnenanpassung

23 Aktuell – Die Zeit drängt

Wie Hamburg seine Schifffahrtsstraße zukunftsfähig machen will

24 Außenhandel – Tor nach Mittel- und Osteuropa

Hamburgs Hafen baut seine führende Position als Drehscheibe für Mittel- und Osteuropa weiter aus

30 Interview – „Wir arbeiten daran“

Gespräch mit Logistik-Vordenker Professor Carlos Jahn über die Seeschifffahrt der Zukunft

34 Aktuell – Neuer Riese im Hafen

Das größte Containerfrachtschiff der Welt debütierte in Hamburg

36 Wirtschaft – Flugzeugbausätze für China

Der Hafen ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für ganz Deutschland. Auch Weltunternehmen wie Airbus haben sich dort angesiedelt

40 Leben – Kneipe, Kirche, Krämerladen ...

Im internationalen Seemannsclub Duckdalben zählen weder Herkunft noch Dienstgrad

44 Innovation – Der intelligente Hafen

Hamburg setzt auf modernste Leitsysteme und umweltfreundliche Energiekonzepte

50 Interview – „Die Anstrengungen tragen Früchte“

Interview mit Reinhard Peschel, Deutschland-Chef der weltweit drittgrößten Containerreederei CMA CGM

52 Arbeitsplatz Hafen – Sieben Tage, sieben Nächte einsatzbereit

Unterwegs mit einem Hamburger Schlepper

54 Arbeitsplatz Hafen – Hoch über dem Hafen

Containerbrückenfahrer sollten schwindelfrei sein

56 Pinnwand – Peter Pickhuben

Eine Hafennöwe mit Insiderkenntnissen gibt Auskunft

58 Intern – Hafen Hamburg Marketing e.V.

Seeseitiger Außenhandel im Fokus

58 Impressum





Ritt auf der Welle

Nur in einem kleinen Zeitfenster können die größten Containerfrachter die Elbe aufwärts nach Hamburg fahren. Der Ritt auf der Tidewelle ist eine nautische Meisterleistung, die von erfahrenen Elblotsen präzise vorbereitet und begleitet wird.

TEXT Andreas Beerlage ■ FOTOS Achim Multhaupt

Noch liegt die „CSCL Mercury“ an diesem frühen Novemberabend wie ein schlafender Riese in der Deutschen Bucht vor Anker. „Elbe Approach“ heißt die auf der Karte als Dreieck ausgewiesene Reedefläche, rund 20 km westlich der Leuchttonne Elbe 3. Der aus Odessa stammende Kapitän Alexander Derevyanchuk sitzt in lockerer Haltung im Arbeitssessel ganz allein auf der Brücke seines mehr als 14.000 Container der 20-Fuß-Klasse fassenden Schiffes. Er scheint den Moment der Ruhe zu genießen. Der Bug der „Mercury“ schaut nach Nordost, Richtung Helgoland. Der Leuchtturm auf Deutschlands einziger Hochseeinsel zieht alle paar Sekunden mit einem zuverlässig auftauchenden Streifen Licht die Aufmerksamkeit auf sich. Knappe vier Wochen Fahrt ab Shanghai liegen hinter dem

Kapitän. Nun gilt es nur noch, die letzten 85 Seemeilen, rund 160 Kilometer, bis in den Hafen Hamburg hinter sich zu bringen. Seit dreieinhalb Jahren ist der 59-jährige Derevyanchuk mit der „Mercury“ unterwegs, seit acht Jahren auf ULCS, also „Ultra Large Container Ships“.

.....
**„Ich bin stolz, so ein Schiff führen zu dürfen“,
sagt der Kapitän.**
.....

Von der Krim stammen seit jeher gut ausgebildete Seeleute. Die Matrosenschule beginnt mit nachmittäglichen Kursen schon ab der 5. Schulklasse. Auch



Kurz vor der Einfahrt in den Hamburger Hafen herrscht höchste Konzentration auf der Brücke. Vier Wochen dauert die Reise der „CSCL Mercury“ von Asien nach Europa.

Derevyanchuk ist seit seinem zehnten Lebensjahr auf dem Salzwasser unterwegs. Er schaut jetzt noch einmal auf die ausgedruckte Wettervorhersage, auf den Navigationsmonitor, den Radarschirm und sagt: „Kaum Verkehr, gutes Wetter. Das ist wie ein Stück Kuchen!“

Obwohl die bevorstehende Revierfahrt elbaufwärts nach Hamburg wegen der Gezeiten und der vergleichsweise schmalen Fahrrinne zu den größten nautischen Herausforderungen weltweit gehört, ist Kapitän Derevyanchuk sehr entspannt. Das darf er auch sein, schließlich sind schon vor drei Stunden die beiden Elblotsen Ringo Gollnest und Ralf Haag an Bord gekommen, die gleich die Beratung über das laut Konstruktionsangaben genau 366,07 Meter lange Schiff übernehmen werden. Zu den wichtigsten Ausrüstungsgegenständen der Elblotsen gehören der Schlips, der die Seriosität der Männer unterstreicht, und die PPU, die Portable Pilot Unit, die auf einem Tablet-Computer alle Schiffsbewegungen mit einer Zeitgenauigkeit von 30 Millisekunden

abbildet. Die beiden Lotsen stärken sich eben noch in der Offiziersmesse. „You like Chinese food?“, fragt der Smutje. Haag und Gollnest nicken freudig, sogleich werden zwei Teller mit krosser Ente aufgetragen. „Vergangene Woche war ich auf einem Koreaner. Und was gibts zu essen? Bockwurst mit Pommes!“, sagt Ralf Haag und lacht.

Leerer Bauch navigiert nicht gern, die Lotsen haben eine vierstündige Nachtwache von der Außenreedee nach Brunsbüttel vor sich. Eine Strecke, die es auch an einem so ruhigen Tag wie diesem in sich haben kann. Die Elbe ist für ortsfremde Nautiker ein hartes Stück Brot. Breit kommt sie daher, doch die Fahrrinne ist oft nur sehr schmal. Mitunter führt sie sehr dicht an Sandbänken vorbei. Sie verändert, durch das Geschiebe der Gezeiten und Sedimentablagerung, ständig ihre Gestalt. Und zu allen diesen Widrigkeiten kommt erschwerend die Tatsache, dass der Fluss sich einfach nicht für eine Fließrichtung entscheiden mag.



Die Lotsen Haag und Gollnest kommen an Bord – an einem ruhigen Tag wie diesem ist das ein „Spaziergang“.

Deshalb müssen alle Schiffe ab 90 Meter Länge und alle Tankschiffe einen Lotsen an Bord nehmen.

Haag und Gollnest übernehmen nun die Beratung auf der Brücke. Haag, 1956 geboren, ist seit 23 Jahren Lotse, Gollnest war noch vor drei Jahren selbst als „Master“ mit großen Containerschiffen der Maersk-Line unterwegs. Die beiden führen eine kompliziert wirkende Berechnung durch, die Schiffstiefgänge, die Tiefen bestimmter Hafenbecken und die tatsächliche Höhe der kommenden Flut ins Verhältnis setzt.

Denn Schiffe mit übergroßen Tiefgängen – sehr große Containerschiffe und fast alle Tanker – können oft nur mit der Flut nach Hamburg einlaufen, sie surfen dann wie Wellenreiter auf dem einfließenden Wasser in Richtung Hansestadt. Je größer der Tiefgang, desto kleiner wird das Zeitfenster der sicheren Einfahrt.

„Die kommende Flut soll laut Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 40 Zentimeter geringer ausfallen als im Durchschnitt“, sagt Ringo Gollnest. Die Differenzen werden vom BSH nach Berechnung von Mondeinfluss und Windrichtung sowie -stärke ermittelt, das Oberhafenamt der Stadt Hamburg erstellt

in Zusammenarbeit mit den Elb- und Hafenslotsen die Tabellen mit den Zeitfenstern für An- und Abfahrten. Die fehlenden 40 Zentimeter müssen nun dem derzeitigen Tiefgang des Schiffes hinzuaddiert werden. Zum Ende der Tour Shanghai–Hamburg ist die „Mercury“ allerdings nicht mehr bis oben hin vollgestapelt mit den „Schachteln“. „Das macht bei 12,70 Meter Tiefgang Freshwater 13,10 Meter“, rechnet Ralf Haag. Im „Freshwater“, also im Süßwasser, ist der Tiefgang eines Schiffes größer als im Salzwasser.

Voll beladen müsste die „Mercury“ mit ihrem maximalen Tiefgang von 15,50 Metern noch einige Tage auf der Reede liegen und auf eine höhere Flutwelle warten. Ab 15,10 Meter Tiefgang dürfen keine zusätzlichen Tiefstände mehr hinzuaddiert werden. „Dann ist Schicht, und die drehen auf der Reede Däumchen, bis das Wasser wieder steigt“, sagt Ringo Gollnest.

Ziel der gesamten Berechnungen ist es, den Hafen eine halbe Stunde vor Hochwasser zu erreichen, um die kurze Zeit des Stillwassers für das präzise Drehmanöver vor Waltershof nutzen zu können. Darauf ist der „Fahrplan“ der „Mercury“ genau getaktet: 21:00 Uhr Leuchtfeuer Elbe 1, 23:30 Uhr Lotsenwechsel

Ziel der gesamten Berechnungen ist es, den Hafen eine halbe Stunde vor Hochwasser zu erreichen, um die kurze Zeit des Stillwassers für das präzise Drehmanöver vor Waltershof nutzen zu können.



Die Einfahrt in den engen Elbtrichter fordert höchste nautische Kompetenzen und viel Erfahrung vor Ort.



Die Lotsen kommen mit schnellen Doppelrumpfböten und bringen ihre „Portable Pilot Unit“ mit.



Brunsbüttel, 02:10 Uhr Hafenslotsen an Bord, 03:00 Uhr festgemacht am Kai Predöhl 2 von EUROGATE in Hamburg Waltershof.

Um 19:00 Uhr setzt sich die mächtige Ankerwinde langsam in Bewegung. Fast 200 Meter ist die Kette ausgelegt, jedes Glied wiegt rund 200 Kilogramm, der Anker mit allein rund 30 Tonnen so viel wie fünf ausgewachsene Afrikanische Elefanten. Eine halbe Stunde später meldet sich Ringo Gollnest über Funk bei der Verkehrszentrale Deutsche Bucht:

– „Hier die ‚CSCL Mercury‘, wir setzen die Reise zur Elbe fort.“

– „Haben verstanden. Gutes Aufkommen und gute Wache!“

Gollnest lässt die Lampen am Vorderdeck ausschalten, alle Monitore werden gedimmt, um die Sicht zu verbessern. Das verleiht der Brücke eine andächtige Stimmung. Die Lotsen, der Kapitän, der Erste Offizier, der Rudergänger und der zweite Nautische Offizier sind nur noch schemenhaft zu erkennen.

Voraus liegen, eine Seemeile auseinander, die „Rubin Phoenix“, ein Massengutfrachter, der Kohle aus Narvik

geladen hat, und der Tanker „Energy Protector“, den das Schicksal mangelnder Wassertiefe ereilt hat. Er wird noch zwei weitere Tage auf Reede liegen müssen, bis der Wind wieder von Ost auf West gedreht hat. Denn Wind aus West drückt das Meer in Mündung und Fluss und bringt größere Tiefen.

.....
„Zwischen den beiden knattern wir jetzt schön gemütlich mittendurch“, sagt Ralf Haag.

Fünf Minuten später bringt er seinem Kollegen seinen ersten Pott Kaffee.

Langsam nimmt die „Mercury“ Fahrt auf in Richtung des ersten Etappenziels, der Tonne Elbe 1. Gollnest lässt die Seitenlinie des Schiffs beleuchten: „Das Schiff ist so groß, da glaubt mancher Fischer, er könne mit seinem Kutter zwischen Bug- und Hecklicht durchfahren.“

Im Jahr 2011 zählten die „Mercury“ und ihre sieben Geschwisterschiffe der China Shipping Container Lines noch zu den größten der Welt. Inzwischen wurde bereits

die 400-Meter-Marke geknackt, von der „CSCL Globe“, die Mitte November ihren Eignern übergeben wurde und am 13. Januar zum ersten Mal Hamburg anlief. „Die haben 16 Elblotsen schon im Simulator gefahren, wir kriegen sie problemlos nach Hamburg rein“, sagt Ralf Haag.

Der Kapitän schiebt sich aus seinem Sessel und verabschiedet sich einstweilen. Bis zum Lotsenwechsel vor Brunsbüttel in rund drei Stunden reicht der Erste Offizier Valentin Chursin als stiller Beobachter völlig aus. „Die Elblotsen verstehen ihren Job, da kann ich schon ein bisschen ruhen. Das ist weiß Gott nicht überall auf der Welt so!“, sagt der Kapitän.

.....
Die „Mercury“ nimmt langsam Fahrt auf, sie liegt ruhig wie ein Brett. Man könnte eine Schweizer Uhr am Kartentisch reparieren, ohne ein Schraubchen zu verlieren.
.....

Um 20:50 taucht erstmals die Leuchttonne Elbe 1 auf. Sie ist eine Radar-Antwort-Bake, nach dem englischen „Radar Beacon“ kurz Racon genannt. Wenn der Radarstrahl des Schiffes sie trifft, antwortet die Bake mit einem Signal, das auf dem Radarschirm deutlich zu erkennen ist. Ab Elbe 1 bekommt die „Mercury“ eine Exklusivbehandlung, die alle besonders großen Schiffe in Anspruch nehmen müssen: das „Sonderradar“. Dafür wird den Schiffen zusätzlich zu den zwei Lotsen an Bord noch ein eigener Radarlotse zugeteilt. Es sind reguläre Elblotsen, die in den staatlichen nautischen Revierzentralen Platz nehmen, die Fahrt beobachten und dabei ständigen Funkkontakt halten.

„Das Sonderradar teilt die Fahrt in viele kleine, einzelne Unterstrecken auf, die durch Schnittpunkte definiert werden. Die Schnittpunkte geben uns wichtige Hinweise, zum Beispiel für Kursänderungen“, erklärt Ringo Gollnest: „Wir werden also praktisch an der Nase und möglichst genau auf der Ideallinie nach Hamburg gezogen.“

Die Lotsen werden erwartet. Ohne ihr Know-how wäre die Revierfahrt auf der Elbe für ortsfremde Besatzungen ein zu hohes Risiko.



„Unser Berater hat von Anfang an
im großen Maßstab gedacht.“

Jeder zweite Firmenkunde in Hamburg ist bei der Haspa.

Meine Bank heißt Haspa.

Haspa
Hamburger Sparkasse

firmenkunden.haspa.de

Connecting Global Competence


Messe München
International

Pünktlich am richtigen Ort:
Auf der Weltleitmesse für
Logistik, Mobilität, IT und Supply
Chain Management erwarten
Sie über 2.000 Aussteller aus
63 Ländern. Hier dürfen Sie auf
keinen Fall fehlen.

BUCHEN SIE IHR TICKET JETZT
MIT WENIGEN CLICKS:

»» www.transportlogistic.de/tickets

LOGISTICS
MAKES IT
HAPPEN

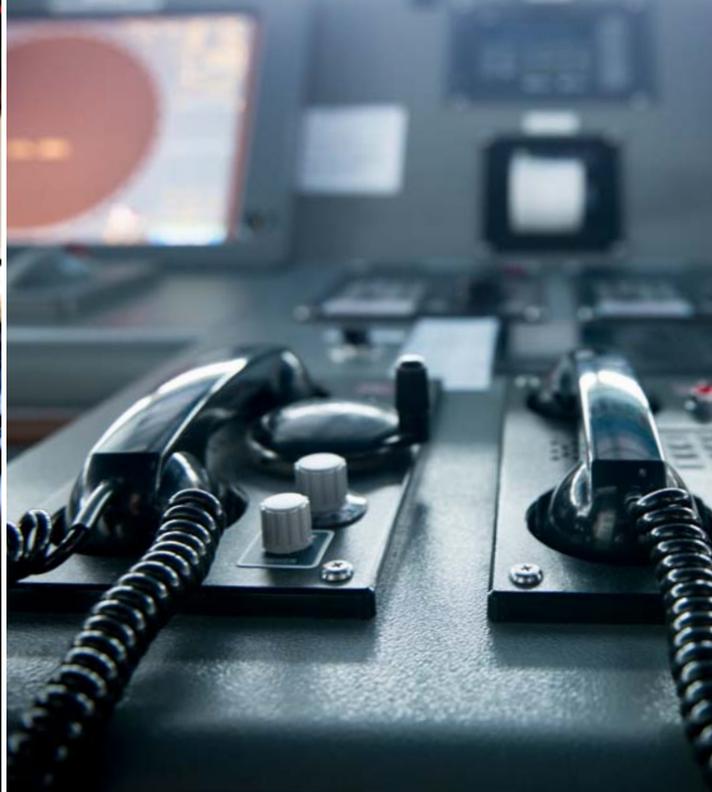


DELIVERED

5. – 8. MAI 2015
MESSE MÜNCHEN



THE LEADING EXHIBITION



Während der „Radarbegleitung“ halten Radarlotse und die Lotsen an Bord ständigen Kontakt. Der Erste Offizier beobachtet die Einfahrt in den Hafen.

Der Lotse nimmt nun Kontakt mit seinem Radar-Kollegen auf:

- „Hallo Michael, hier ist Ringo!“
- „Hallo Ringo, sei begrüßt, bis Elbe 1 sind es noch 4.000 Meter.“

Kurz nachdem die „Mercury“ Elbe 1 passiert, ist auf Backbord ein hell erleuchtetes kleines Schiff zu sehen. „Das Ding mit der Weihnachtsbeleuchtung ist unser Lotsenmutterschiff Elbe“, sagt Ralf Haag. Von hier aus steuern die Lotsenversetzschiffe, die „Tender“, ein- und auslaufende Kundschaft an: „365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag. In den vergangenen zwölf Jahren hat es nur einmal, während des Orkantiefs Jeanett, eine dreistündige Pause des Lotsendienstes gegeben. Da sind wir mächtig stolz drauf!“, sagt Ralf Haag. Zum Einsatz kommen sogenannte SWATH-Boote. SWATH steht für „Small Waterplane Area Twin Hull“, die Konstruktion mit zwei Rümpfen erlaubt schnelle Fahrt und ist gleichzeitig sehr unempfindlich gegen Seegang.

Die Sicht hat sich verschlechtert, ein milchiger Schleier hängt über der ruhigen See. Der Wind kommt mit zwei bis drei Windstärken aus Ost. Radarlotse Michael meldet sich: „Und die Mercury, auf der Linie, Abstand Schnittpunkt 600 Meter.“ Das Schiff bewegt sich mit 16,9 Knoten über Grund, macht selbst 15,3 Knoten aus eigener Kraft. Das heißt: Schon hilft die Flut von hinten mit 1,6 Knoten nach, das macht 3 km/h gratis, also ordentliche Spaziergängergeschwindigkeit.

„Die Mündung der Elbe mag zwar 15 Kilometer breit sein, aber die Fahrrinne ist es nicht, die hat bald nur noch einen knappen halben Kilometer“, sagt Ingo Gollnest, während die „Mercury“ den „Großen Vogelstrand“ südlich passiert. Der „Große Vogel“ ist ein gefräßiges Tier, wer auf den Mahlsand fährt, kommt nicht wieder heraus. So sanken dort Anfang der 60er-Jahre die beiden Frachter „Ondo“ und „Fides“ innerhalb von nur drei Wochen. Die Seekarte des Einzugs-

gebiets weist auffällig oft den Eintrag „Wk.“ auf: Das steht für Wrack. Die Überreste der Zwilling-Havaristen sind im Dunkel nicht zu sehen, jagen aber tagsüber Helgolandreisenden regelmäßig einen Schauer über den Rücken. Über Funk werden die Lotsen jetzt über einen „großen Entgegenkommer“ informiert: die „CSCL Pusan“, 336,70 Meter lang und 45,60 Meter breit. Das allerdings kommt nicht völlig überraschend, eher im Gegenteil. Solche Begegnungen müssen von langer Hand vorausgeplant werden, denn auf gut 50 Kilometer Strecke zwischen der Störkurve östlich von Brunsbüttel und dem Hamburger Hafen dürfen sich keine Schiffe begegnen, deren gemeinsame Breiten sich auf 90 Meter und mehr addieren. Seit Jahren steigt aber die Zahl der sehr großen Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen. Rund 900 Schiffe mit Breiten über 45 Meter und/oder Längen von über 330 Meter laufen mittlerweile im Jahr den Hamburger Hafen an, Tendenz weiter steigend. Die Auftragsbücher der Werften sind unter anderem voll mit Containerschiffen, die zwischen 10.000 und 18.000 „TEU“ fassen, wie die Standard-Container von 20 Fuß abgekürzt genannt werden. Mehr als 500 Fahrzeuge dieser Klasse werden gebaut oder sollen noch bis 2017 gebaut werden, mit einer Kapazität von insgesamt fast vier Millionen TEU.

Heute werden rund 90 Prozent der Stückgüter des Welthandels mit Containerschiffen transportiert. Je mehr Container die Fahrzeuge tragen können, desto geringer fällt der Brennstoffanteil pro Container aus. Wer groß fährt, fährt günstiger. Der vermehrte Anlauf von immer größeren Schiffen gilt deshalb auch für Hamburg als unausweichlich. Hier landeten zuletzt jährlich fast zehn Millionen Container. Ein Drittel der herantransportierten Waren verbleibt in der Metropolregion, zwei Drittel werden ins Hinterland weitergeleitet. Das logistische Hinterland der Hansestadt aber zieht sich bis nach Warschau, Prag und Wien, denn Hamburg ist der Überseehafen dieser Regionen.



Das Frühstück ist fertig: Der Smutje Wang frittiert Teigringe, die zur morgendlichen Suppe gereicht werden.

ma-co: Ihr Partner für passgenaue Trainings



Qualifizierung für Beschäftigte und Arbeitssuchende



HAFEN & UMSCHLAG



LOGISTIK



OFFSHORE



SEESCHIFFFAHRT



GEFAHRGUT



FÜHRUNG & KOMMUNIKATION



SAFETY & SECURITY



E-LEARNING & EDV-SEMINARE

ma-co Hamburg:

Tel. +49 (0)40 75 60 82-0

Bremen:

Tel. +49 (0)421 47 87 79-0

Bremerhaven:

Tel. +49 (0)471 48 38 5-0

Wilhelmshaven:

Tel. +49 (0)4421 77 41 5-0





Fast 100.000 PS und noch dazu die meiste Zeit im tagelangen Dauerbetrieb – da sind fähige Mechaniker gefragt, um die Maschine zu warten.

Ralf Haag schaut konzentriert auf ein Fax der Hamburg Port Authority. Der „große Entgegenkommer“, die „Pusan“, hat demnach vor knapp einer Stunde Finkenwerder passiert. Die genaue Taktung der großen Containerschiffe ist außerordentlich wichtig für den Hamburger Hafen. Um zeitgenaues Festmachen zu gewährleisten, wurde 2014 Jahr die Nautische Terminal Koordination (NTK) in Betrieb genommen. Damit die Ein- und Ausläufe aufeinander abgestimmt werden können, hat die NTK ankommende Schiffe oft schon ab Gibraltar auf dem Schirm und plant die Begegnungen akribisch im Voraus: „Das funktioniert sehr gut, das ist eben Germany!“, lobt Lotse Haag.

.....
Der Funklotse meldet einen aktuellen „großen Entgegenkommer“, die „Hanjin Korea“, 350 Meter lang, 45,6 Meter breit.

Auf dem ECDIS-Monitor (dem „Navi“) und den beiden Radarschirmen, die unterschiedlich große Um-

kreise abbilden, sind die Daten des A.I.S. unterlegt, des „Automatic Identification System“. Das liefert Schiffspositionen in Echtzeit, dazu nähere Angaben über die Fahrzeuge. Das Radar zeigt die „Hanjin Korea“ als massiven Klumpen mit blauem Schweif. Der besagt, dass sich das Objekt in Bewegung befindet.

Für die Begegnung übernimmt der Radarlotse des auslaufenden Schiffes die Kommunikation mit beiden Elblotsen. Sicher ist sicher, so redet man nicht aneinander vorbei. Aus dem Nichts taucht nun ein Lichtbündel auf, wie ein anfliegender Kometennebel. Es wird größer, kommt schnell näher. Als die „Hanjin Korea“ zum ersten Mal in voller Schönheit zu erkennen ist, fährt sie auch fast schon längsseits. 200 Meter liegen zwischen den beiden Schiffen, doch es wirkt nicht viel weiter als ein Steinwurf. Dann meldet sich wieder die freundliche Stimme von Michael aus dem Dunkel, der darauf hinweist, dass vor Cuxhaven gebunkert wird, also ein Schiff betankt wird. Er bittet um „Rücksichtnahme“. Um 21:30 Uhr übernimmt Ralf Haag die Wache. Er spricht sofort den Funklotse an, denn der Radar-

schirm zeigt ein kleines Schiff, das mit geringerer Geschwindigkeit elbeinwärts fährt. Und ein größeres, das entgegenkommt, aber noch gute fünf Seemeilen entfernt ist: „Micha, was sagt dein Orakel, wann haben wir den Vordermann?“ Der Vordermann ist eine Lady, die „Sea Lady“, ein kleineres Küstenmotorschiff auf dem Weg zum Nord-Ostsee-Kanal. Am anderen Ende der Funkverbindung wird es einen Moment ruhig.

Dann meldet sich Lotse Michaels Stimme wieder: „Abgehend die ‚Balthasar Schulte‘. Auf der ‚Sea Lady‘ ist Stefan Kurtzius als Lotse an Bord, der macht ein bisschen zur Seite. Die sind dann 100 Meter südlich der Linie, und so passt das ganz gut.“ Eine Viertelstunde später rauscht die „Balthasar Schulte“ vorbei, die Lichter der „Sea Lady“ verschwinden schon wieder achtern.

„Weil wir miteinander reden, sind solche Situationen problemlos beherrschbar“, sagt Ralf Haag: „Wenn ich aber abstoppen muss, wäre gut und gerne eine Viertelstunde weg gewesen, denn so schnell verliert der Pott hier keine Fahrt. Das muss ich schon zwei, drei Kilometer vorher entscheiden. So aber sind wir alle schön stetig durchgefahren. Und die Kollegen kriegen am Ende beim Wendemanöver im Hafen keinen Stress.“

Um 22:45 Uhr passiert die „Mercury“ das bunkernde Schiff mit halber Kraft. Dann ist minutenlang Stille an Bord. Die Flutwelle drückt derweil mit drei Knoten von achtern, also rund 5,5 km/h. Um 22:57 Uhr nimmt die „Fahrgemeinschaft Haag/Gollnest“ Abschied vom „lieben Michael“. Es übernimmt der Funklotse der Revierzentrale Brunsbüttel, der sich mit „Hallo, hier ist Martin“ meldet.

Ringo Gollnest spült im Hintergrund die Kaffeebecher, der Wechsel der Elblotsen steht bald bevor. Um 23:15 Uhr kommt zum ersten Mal „Weiß über Rot“ in Sicht, die Beleuchtung des Lotsenversetzbootes. Ralf Haag muss lachen: „Als ich 1991 hier angefangen habe, da hieß es: Nächstes Jahr kommen die neuen Schiffe! Das hat nicht ganz geklappt, die ‚Osteriff‘ jedenfalls ist

1961 in Dienst gegangen, da war ich gerade mal fünf Jahre alt!“

Den Elblotsen kann man den antiken Fuhrpark allerdings nicht anlasten. Für die Logistik des Elblotsenwesens ist nämlich der Bund zuständig. Der kassiert für die Bereitstellung der Infrastruktur vom Reeder die „Lotsenabgabe“. Der Lotse selbst erhält das „Lotsengeld“.

Um 23:21 Uhr kommt die Ablösung durch die Lotsenluke auf Backbord hereingesprungen. Norbert Schumacher und Daniel Felgner sind wenig später auf der Brücke, ihr Auftritt ist wie ein Schuss mit der Adrenalin-spritze. Sie sind hellwach, konzentriert, bringen einen Schwung Kälte von draußen mit. Ralf Haag begrüßt die beiden: „Moin, hier die ‚Mercury‘, 12,70 Meter Tiefgang und alles vom Feinsten!“ Ringo Gollnest fügt hinzu: „In 20 Minuten ist, wie geplant, die Begegnung mit der ‚CSCL Pusan‘.“



Die Lotsen kennen sich, aber es gibt keine festen Teams. Die „Abteilung“ zum Dienst erfolgt nach einem umlaufenden System, wie am Taxistand. Der Elblotse meldet sich nach Ende seines Einsatzes wieder an und stellt sich in der Reihe seiner bereits wartenden Kollegen wieder hinten an.

Der Kreiselkompass kann nun ruhen, gleich macht die „Mercury“ fest.

Effiziente Koordination von Großschiffsanläufen

Seit Jahren steigt die Zahl der sehr großen Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen. Das stellt Hafenbetriebe, Reedereien und Behörden vor große Herausforderungen. Mit der Nautischen Terminal Koordination (NTK) gibt es seit 2014 erstmals eine Einrichtung, die sich um die zentrale betriebliche Abstimmung der Großschiffsanläufe kümmert – lange bevor das Schiff die Revierfahrt auf der Elbe antritt. Das betrifft nicht nur Containerschiffe, sondern auch Kreuzfahrtschiffe, Massengutschiffe und andere. Diese unterliegen bei der Revierfahrt von und nach Hamburg unterschiedlichen Restriktionen, etwa durch den Wasserstand der Elbe oder die Breite der Fahrwinne. Auf diese Einschränkungen muss bei der Abwicklung der Schiffsanläufe Rücksicht genommen werden.

Das kann zu Wechselwirkungen mit der Ankunft oder Abfahrt anderer Schiffe führen. Die NTK begleitet die Schiffe lange vor Ankunft in ganz Nordeuropa, erkennt Konfliktsituationen und erarbeitet frühzeitig betrieblich abgestimmte Lösungsansätze. Dabei bündelt sie die Kommunikationswege der beteiligten Hafenbetriebe, Reedereien, Hafendienstleister und Behörden.

Die „Lotsenbrüderschaft Elbe“ mit ihren 276 Brüdern (zwei sind eigentlich Schwestern) beschreibt ihr Wirken so: „Die Elblotsen sind nur der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs unterliegende Berater des Kapitäns.“ Sie müssen das höchste nautische Patent erworben haben und mindestens zwei Jahre als Kapitän oder Erster Nautischer Offizier in der „weltweiten Fahrt“ unterwegs gewesen sein.

Die Geschichte der Elblotserei ist lang und bunt. Sie kann für den Hamburger Hafen bis in das 13. Jahrhundert zurückverfolgt werden. Die mit den Strömungsverhältnissen und Untiefen im Mündungsgebiet vertrauten Fischer der Inseln Helgoland und Neuwerk waren zur Hansezeit die ersten Lotsen auf der Elbe. Im zu Beginn des 17. Jahrhunderts von Hamburg angelegten Koogshaven, aus dem Cuxhaven wurde, etablierte sich dann allmählich das Seelotswesen auf Unterelbe und Elbmündung.

.....
Seit 1656 existiert eine „Pilotageordnung“, die zum ersten Mal die „Lotsenannahmepflicht“ mit den Tiefgängen der Schiffe verband.

Gab der Kapitän einen zu niedrigen Tiefgang an, um Lotsengeld zu sparen, so war der Lotse für Havarien nicht verantwortlich. Seit jeher sind die Lotsen ein stolzes Volk. Was Spötter und Neider auf den Plan

rief: „Wenn er wach ist, dann grantelt er, und wenn er schläft, dann schnarcht er. Was er meint, ist richtig, und was er macht, ist wichtig.“ So sagt ein alter Spruch, im Original auf Plattdeutsch. Haag und Gollnest, die Erben jener sturen und stolzen Vorgänger, sind nun von Bord, Daniel Felgner übernimmt die Wache. Vorbei zieht die Ausfahrt des Nord-Ostsee-Kanals. Auch die entgegenkommende „Pusan“ ist wieder als massiver Brocken auf dem Radarschirm zu sehen. Sie nähert sich schnell und ist ebenso schnell wieder außer Sicht.

Ab jetzt beginnt die Elbstrecke mit Begegnungsverbot. Der Elbstrom und die Fahrrinne werden enger. Wer hier zu dicht anfährt, der riskiert den Schiffbruch. „Da hat man als Lotse großen Respekt“, sagt Daniel Felgner. Denn die Fahrtrichtung des Schiffes und die entgegengesetzte Fließrichtung des Flusses ergeben zusammen eine Sogwirkung, die im schlimmsten Fall das Heck des Schiffes Richtung Ufer ausreißen lässt. Um Mitternacht kommt Glückstadt in Sicht, es zieht die „Grande Africa“ vorbei. Um 0:45 Uhr kündigt gelbliches Schimmern den Industriehafen von Bützfleth an. Es wirkt, als hätte der erste Weihnachtsmarkt verfrüht seine Pforten geöffnet. Nächtlicher Nebel packt die Betriebsanlagen von Dow Chemical, Bayer und Aluminium Oxid in eine romantische Lichtstimmung. Zwischen Krückaumündung und Hetlinger Schanze sollte die Sicht langsam besser werden. Wird sie aber nicht. „Dafür ist wenig los, und ich bin da gar nicht unglücklich“, sagt der Lotse. Über Funk kommt um 01:05 Uhr

Ruhe für den „Wulstbug“ (o.l.), denn gleich wird der Anker geworfen auf der Elbe Außenreedee in der Deutschen Bucht (o.r.). Der Kapitän verfolgt das Manöver von der Brücke.





eine Durchsage: Die „Pusan“ musste die Mitte der Fahrrinne verlassen, weil dort ein unbekanntes Fahrzeug fuhr, zu dem kein Funkkontakt herzustellen war. Um 01:08 Uhr schaut der Kapitän auf der Brücke vorbei: „Is everything okay?“ Er checkt Position und Kurs, verschwindet zufrieden in seinem durch lichtdichte Vorhänge abgegrenzten Büro. Daniel Felgner guckt auf die Uhr und nickt zufrieden: „Scheint wieder mal zu passen. Das ist so, als würde ich mit dem Moped von Hamburg nach Hannover fahren, habe aber nur ein Zeitfenster von fünf Minuten für die Ankunft!“

Nun übernimmt ein Hafentlotse in der Nautischen Zentrale der Hamburg Port Authority die Radarberatung: „Vielen Dank für die gute Leitung, Martin, und eine gute Nachtruhe!“, sagt Lotse Felgner um 01:30 Uhr. Wenig später fährt der erste Schlepper als Begrüßungskomitee – und für alle Fälle – der „Mercury“ entgegen. Vorbei zieht das Kraftwerk in Wedel mit seinen beiden markanten Schornsteinen, dann der Leuchtturm von Wittenbergen. Dann sind auf Steuerbord zwei Bagger zu sehen, ein Eimerkettenbagger und ein Saugbagger, beide in voller Beleuchtung.

Auf der Höhe von Wedel, von der Hamburger Landesgrenze bis zur Lühekurve, ist im Rahmen der geplanten Fahrinnenanpassung eine 385 Meter breite und acht Kilometer lange sogenannte Begegnungsbox vorgesehen. Dort könnten sich jene großen Schiffe entgegenkommen, deren Aufeinandertreffen auf der Elbstrecke bislang strikt limitiert ist. Es wäre ein sicherer Treffpunkt mehr für die stählernen Kolosse – und für die Lotsen eine Entlastung: „Wenn wir vor

Blankenese, gegenüber dem Mühlenberger Loch, eine Begegnung fahren, wird es in der gerade mal 220 Meter breiten Fahrtrasse manchmal richtig eng. Dann pustet ein Südwestwind, die Schiffe verdriften seitlich und vergrößern dabei ihre tatsächliche Breite erheblich“, erzählt Daniel Felgner: „Manchmal bleiben nur noch 30 Meter von Schiff zu Schiff übrig. Für uns Lotsen fühlt sich das so an, als könnten wir einen Becher Kaffee überreichen!“

Das Airbus-Gelände kommt um 01:45 Uhr in Sicht, die „Mercury“ ist auf der Zielgeraden. Um 01:55 Uhr sieht Daniel Felgner das Versetzboot der Hafentlotsen, pünktlich um 02:10 Uhr übernehmen die Lotsen die Brücke, es ist ein erneuter Energiestoß. Die Männer haben keine Zeit, sich groß vorzustellen, ab jetzt zählt fast jede Sekunde. Drei Schlepper bugsieren die „Mercury“ nun im Schrittempo in Richtung Einfahrt des Hafenbeckens von Waltershof. Um 02:23 Uhr ist der Flutstrom schon sichtlich ermattet, er beträgt noch einen halben Meter pro Sekunde. Die Karussellfahrt beginnt, mit dem Heck zuerst wird die „Mercury“ um gut 140 Grad gedreht und rückwärts zum Anleger Predöhl 2 gezogen. Vom seitlichen Ausläufer der Brückennock schaut Kapitän Derevyanchuk auf die immer noch belebten Kaianlagen hinab, als würde er eine Ausstellung im Miniaturwunderland in der Hamburger HafenCity besuchen. Das Anlegemanöver verläuft ruhig, Zentimeter für Zentimeter, und als der Erste Offizier um 03:01 Uhr die Anweisung gibt, die Maschine auszuschalten, hat kein noch so leichtes Ruckeln das Ende der vierwöchigen Fahrt ab Shanghai unterstrichen: „Arrival Hamburg, Finish with Engine!“ ■

Moin, Moin, da wären wir mal wieder! Nach 56 Tagen Rundfahrt ist die „Mercury“ auf der Zielgeraden, mit Blankenese auf Backbord und dem Airbus-Gelände auf Steuerbord voraus.

SEDIMENTEN- MANAGEMENT

Der Hamburger Hafen liegt rund 120 Kilometer weit im Binnenland. Das ist ein großer Vorteil für Wirtschaft und Umwelt. Gelangen die Güter doch so in großen Mengen direkt in Marktnähe.

Dass große Schiffe eine unschlagbare CO₂-Bilanz gegenüber Lkws und Bahn haben, ist ohnehin unbestritten. Doch das alles kann nur funktionieren, wenn die Wasserwege frei sind. Dabei ist die Elbe ein natürliches System, das ständig Tausende Tonnen Sediment mit sich führt. Wenn die sich zu Unterwasserbergen auftürmen, kommt kein Schiff mehr durch. Damit aber

Schiffe wie die „CSCL Mercury“ ihr Ziel erreichen, müssen die Hamburg Port Authority und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes jedes Jahr mehrere Millionen Kubikmeter Sedimente bewegen.

Ästuarie bilden sich nur an Küsten mit kräftigem Gezeiteinfluss. Dabei wird durch Ebbe und Flut eine

Flussmündung trichterförmig aufgeweitet. Mit der Flut dringt das Meer in das Flusssystem vor. Durch den starken Flutstrom erodiert viel Material im Mündungsbereich und wird flussaufwärts transportiert. Der meist schwächere Ebbstrom transportiert dieses Material nicht wieder vollständig zurück. Die Sedimente lagern sich daher stromaufwärts der Mündung im Fluss ab. ■

FAHRRINNENANPASSUNG DER ELBE

NORDSEE

BRUNSBÜTTEL

CUXHAVEN

400 METER

KEINE VERBREITERUNG DER FAHRRINNE NÖTIG

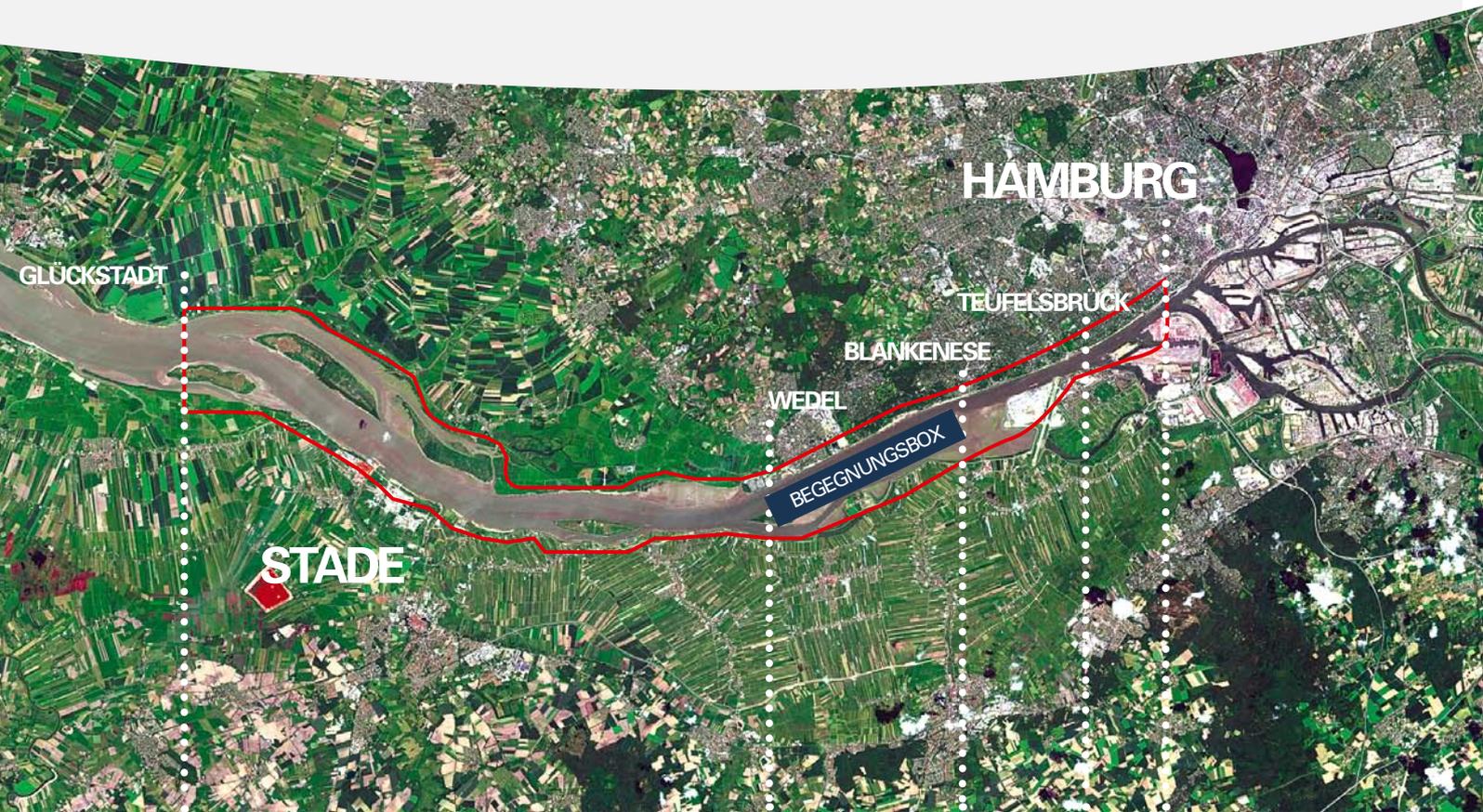
Um die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens für große Schiffe zu verbessern, muss die Fahrrinne der Elbe nicht nur tiefer, sondern an einigen Stellen vor allem breiter werden, um die Schiffe aneinander vorbeizuführen. Insgesamt werden im Zuge der Fahrrinnenanpassung einmalig rund 38,5 Millionen Kubikmeter Sedimente bewegt.



Rund 4,5 Mio. Kubikmeter Sedimente bewegt die Hamburg Port Authority jährlich in Hamburg, damit der Hamburger Hafen jederzeit angelaufen werden kann. Das entspricht in etwa der Größe eines Würfels mit 165 Meter Kantenlänge.



Rund 15 Mio. Kubikmeter Sedimente bewegen die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und die Hamburg Port Authority jährlich entlang der gesamten Unterelbe (von der Mündung bis nach Hamburg), damit der Hamburger Hafen jederzeit angelaufen werden kann. Das entspricht in etwa der Größe eines Würfels mit 250 Meter Kantenlänge.



von 300 m
auf 320 m

Verbreiterung
auf 385 m für die
Begegnungsbox

von 250 m
auf 270 m

von 230 m
auf 250 m

VERBREITERUNG DER FAHR RinNE UM MAX. 20 METER



© Achim Mulhaupt

Ein weiter Weg

Das sich hinziehende Verfahren zur Fahrrinnenanpassung betritt in vieler Hinsicht rechtliches Neuland: Noch nie kam das Verbandsklagerecht bei einem so bedeutenden Projekt zum Tragen. Und erst jetzt wird deutlich, dass es dem europäischen Gewässerrecht an Präzision mangelt.

TEXT Olaf Preuß

Seit mehr als zehn Jahren herrscht Konsens darüber, dass Hamburg und Deutschland die Erweiterung der Elbfahrrinne benötigen, um die Erreichbarkeit von Deutschlands größtem Seehafen für immer größer werdende Schiffe sicherzustellen. Dieser Konsens wurde im Lauf der Jahre immer breiter. In der frühen Phase der Planungen regte sich Widerstand gegen das Großprojekt vor allem in Niedersachsen. Speziell an den niedersächsischen Ufern der Unterelbe herrschte Sorge um die Sicherheit der Deiche, wenn die Elbfahrrinne in Breite und Tiefe erweitert wird. Nach

jahrelangen politischen Diskussionen und Verbesserungen der Planungsgrundlagen stimmte Niedersachsen dem Planfeststellungsbeschluss zur Fahrrinnenanpassung 2012 zu, ebenso wie die Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein.

Die Europäische Kommission teilte dem Senat der Hansestadt Ende 2011 in einem Rechtsgutachten mit, dass mit Blick auf das europäische Umwelt- und Gewässerrecht keine Bedenken gegen die Fahrrinnenanpassung bestünden, und bestätigte, dass das Großprojekt für

die wirtschaftliche Entwicklung der Europäischen Union unverzichtbar sei. Der 7. Senat des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig teilte in seinem Zwischenbescheid am 2. Oktober 2014 mit: „Nach vorläufiger Einschätzung des 7. Senats leiden die Planfeststellungsbeschlüsse im Bereich der Flora-Fauna-Habitat- und der Umweltverträglichkeitsprüfung zwar an verschiedenen Mängeln. Diese Mängel sind aber behebbar und führen weder einzeln noch in ihrer Summe zur Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse.“

Zehn verlorene Jahre für die Fahrrinnenanpassung

Die internationale Logistikwirtschaft sowie Industrie und Außenhandel, die Bundespolitik und die norddeutschen Bundesländer, das höchste deutsche Verwaltungsgericht und die Europäische Kommission, sie alle erkennen den wirtschaftlichen Sinn und die logistische Notwendigkeit an, die Unter- und Außenelbe an die Bedürfnisse der immer größer werdenden Schiffe anzupassen. Dennoch kann die Elbe auch gut zehn Jahre nach Beginn der Planungsarbeiten zunächst nicht für besonders große Massengut-, Container- und Kreuzfahrtschiffe vertieft und verbreitert werden. Die Umweltverbände BUND und NABU hatten, unterstützt vom WWF, die Planungsverfahren der Stadt Hamburg und des Bundes zur Fahrrinnenanpassung 2012 auf der Grundlage des noch relativ neuen Verbandsklagerechts erfolgreich beklagt und beim Bundesverwal-

tungsgericht einen vorläufigen Baustopp erwirkt.

Nach der fünftägigen Anhörung vor dem Gericht im Juli 2014 bemängelte der 7. Senat im Oktober 2014 einzelne Punkte und mahnte etwa vertiefende Gutachten zur Situation gefährdeter Tier- und Pflanzenarten wie des Elbfischs Finte oder des Schierlingswasserfenchels an, der weltweit nur an der Unterelbe vorkommt. Das Planungsverfahren zur Fahrrinnenanpassung stellten die zwei Bundesrichterinne und drei Bundesrichter des 7. Senats hingegen nicht infrage.

Bundesverwaltungsgericht in der Warteschleife

Das Bundesverwaltungsgericht setzte das Verfahren zur Fahrrinnenanpassung aus, bis der Europäische Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg die Auslegung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie erläutert hat. Das europäische Gewässerrecht

verbieht grundsätzlich eine Verschlechterung der Gewässerqualität durch Baumaßnahmen wie eine Fahrrinnenanpassung. Wie streng dieses Verbot allerdings auszulegen ist und wann Ausnahmen gelten dürfen, muss der EuGH entscheiden. Der EuGH beschäftigt sich seit 2013 im Rahmen der Wesservertiefung mit genau diesen Fragen des europäischen Wasserrechtes. Die Präzisierungen sind für das Frühjahr 2015 zu erwarten.

Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) wies in seiner Regierungserklärung zur Fahrrinnenanpassung am 8. Oktober 2014 vor der Hamburgischen Bürgerschaft darauf hin, dass nun die Auslegung des europäischen Gewässerrechts über das Großprojekt entscheide. Er lobte ausdrücklich die Planungsbehörden wie auch – parteiübergreifend – alle jene, die sich in den vergangenen zehn Jahren für die Umsetzung des Projekts stark gemacht haben. „Es geht um eine schicksalhafte Entscheidung



Am 2. Oktober 2014 vertagte das Bundesverwaltungsgericht abermals seine Entscheidung.

© Olaf Preuß

des Europäischen Gerichtshofs für ganz Europa“, sagte Scholz. „Die rechtlichen Grundsätze, die er aus den wenigen Sätzen der Wasser-Rahmenrichtlinie ableitet, werden überall in Deutschland und Europa Konsequenzen haben. Nicht nur für die eigene Konkurrenzfähigkeit, nein, auch als entschiedene Europäer, die wir sind, müssen wir aufpassen, dass mit der Anwendung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie der Fisch nicht mit dem Wasser ausgeschüttet wird. Es darf nicht so weit gehen, dass die Auslegung einer europäischen Umweltrichtlinie für Standorte am Wasser in Deutschland und Europa bedeutet, dass die Industrie dort generell gefährdet ist. Vielmehr müssen wir eine Debatte in Deutschland und in

Europa darüber führen, wie wir ökologischen Schutz und wirtschaftliches Wachstum in ein Gleichgewicht bringen.“

**Lieber mit dem Lkw?
Das Dilemma der Umweltschützer**

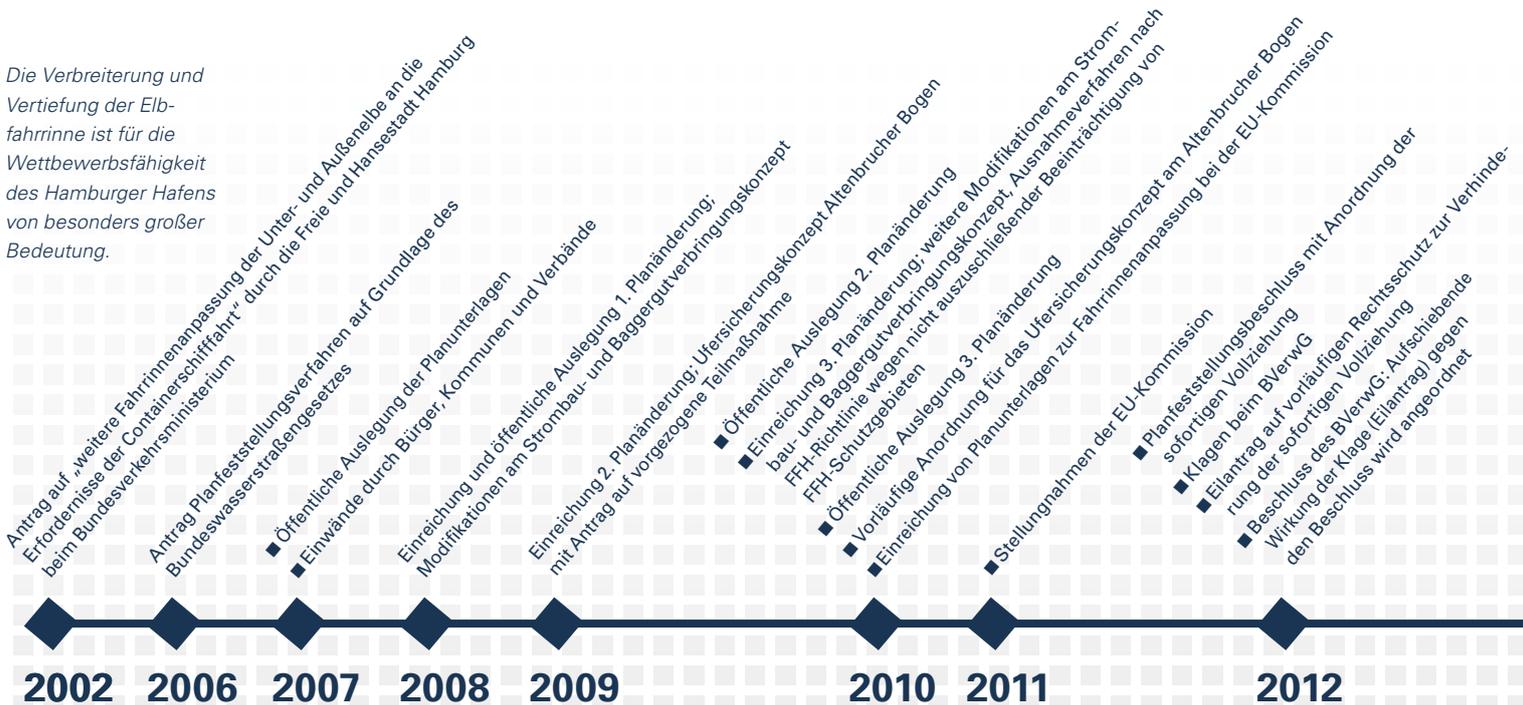
Die Umweltverbände allerdings bezweifeln weiterhin auch den wirtschaftlichen und logistischen Sinn des Großprojekts. Zudem hoffen sie, dass der Europäische Gerichtshof die Fahrrinnenanpassung mit Blick auf das europäische Gewässerrecht zu Fall bringt. Die Verbände plädieren für eine Art Arbeitsteilung der norddeutschen Häfen. Sie liefern allerdings keine plausible Erklärung dafür, wie man internationale Reedereien zur Auffächerung ihrer Ladung auf

verschiedene deutsche Häfen motivieren soll, obwohl das für die Schifffahrtslinien ökonomisch gar keinen Sinn macht. Auch bleiben die Umweltverbände bislang eine Erklärung dafür schuldig, wie die negativen Umwelteffekte eines verstärkten Landtransports von Containern ausgeglichen werden könnten, sollte die Fahrrinnenanpassung scheitern und sich Verkehre zu Wettbewerbshäfen wie Rotterdam oder Antwerpen verlagern. Zwangsläufig müssten dann weit mehr Container als heutzutage auch mit Lastwagen durch Norddeutschland bewegt werden. Solch ein Transportverlagerungsprozess mit zusätzlichen Verkehren auf der Straße und dadurch entstehenden zusätzlichen CO₂-Emissionen sollte keine Alternative sein. ■

Die Europäische Wasserrahmenrichtlinie

Bis zum Frühjahr 2015 soll sie umgesetzt sein, doch avancierte sie schon vorher zu einem der prominentesten Regelwerke bei Umweltfragen in Europa: die Europäische Wasserrahmenrichtlinie. Sie schreibt vor, dass jedes Gewässer in einem guten ökologischen Zustand sein muss, konkretisiert aber nicht, was genau „gut“ bedeutet. In der Zukunft wird die Auslegung dieses Wortes weitreichende Konsequenzen für jedes Ausbauvorhaben an europäischen Flüssen haben. In Hamburg hat diese Frage schon dazu geführt, dass die Richter des zuständigen Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig bei der Entscheidung über die Fahrrinnenanpassung erst einmal abwarten, wie der Europäische Gerichtshof das Verbesserungs- oder Verschlechterungsgebot von Gewässern auslegt. In Kürze werden sich nun die europäischen Richter mit dem Thema befassen. Danach wird das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig auch über die Fahrrinnenanpassung entscheiden.

Die Verbreiterung und Vertiefung der Elbfahrinne ist für die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens von besonders großer Bedeutung.



Die Zeit drängt

Die geistigen Väter und Mütter der Fahrrinnenanpassung waren ihrer Zeit weit voraus. „Als die zurückliegende Elbvertiefung zur Jahrtausendwende im Gange war, gingen wir zu Bürgermeister Ortwin Runde und sagten: Das war es noch nicht. Wir müssen weitermachen“, sagte vor einiger Zeit der frühere Hamburger Wirtschaftssenator Thomas Mirow. In den frühen 2000er-Jahren begann man mit den Vorbereitungen für eine weitere Vertiefung und auch für eine Verbreiterung der Elbfahrinne. Ein Frachter mit 8.500 Containereinheiten (TEU), rund 350 Meter Länge und etwa 45 Metern Breite, galt seinerzeit als ein sehr großes Schiff. Die Entwicklung der folgenden Jahre allerdings sprengte jeden Rahmen. Im Januar 2015 hat die chinesische Reederei CSCL ihr neues Flaggschiff „CSCL Globe“ nach Hamburg gebracht: Es besitzt 19.100 TEU Kapazität, misst 400 Meter Länge und 58,60 Meter Breite. Will ein Hafen Welthafen bleiben, muss er sich dieser Entwicklung anpassen. Die Infrastruktur der Hamburger Terminals – Containerbrücken und Kaimauern – ist für die größten Containerschiffe der Welt gerüstet. Die Unterelbe allerdings ist es bislang nicht. Klagen der Umweltverbände BUND und NABU, unterstützt vom WWF, vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig blockieren die Umsetzung der

Bauarbeiten. Das oberste Ziel der Hafenvirtschaft ist es, dass Seeschiffe künftig unabhängig von der Tide mit 13,50 Meter Tiefgang aus Hamburg auslaufen können und unter Nutzung der Flutwelle mit 14,50 Meter Tiefgang. In beiden Fällen ergibt das jeweils einen Meter mehr Tiefgang. Um das zu erreichen, soll die Elbfahrinne in der Deutschen Bucht von 16,98 auf 19 Meter vertieft werden, im mittleren Bereich zwischen der Nordsee und Hamburg von 15,80 auf 17,30 Meter und vom Zusammenfluss von Norder- und Süderelbe (Stromkilometer 626) bis zum Containerterminal Altenwerder (Stromkilometer 619,5) von 16,70 auf 17,40 Meter. Auf dem letzten Abschnitt vor Hamburg zwischen Wedel und Wittenbergen ist zudem eine Verbreiterung der Fahrinne vorgesehen.

Die Fahrinne muss tiefer und breiter werden

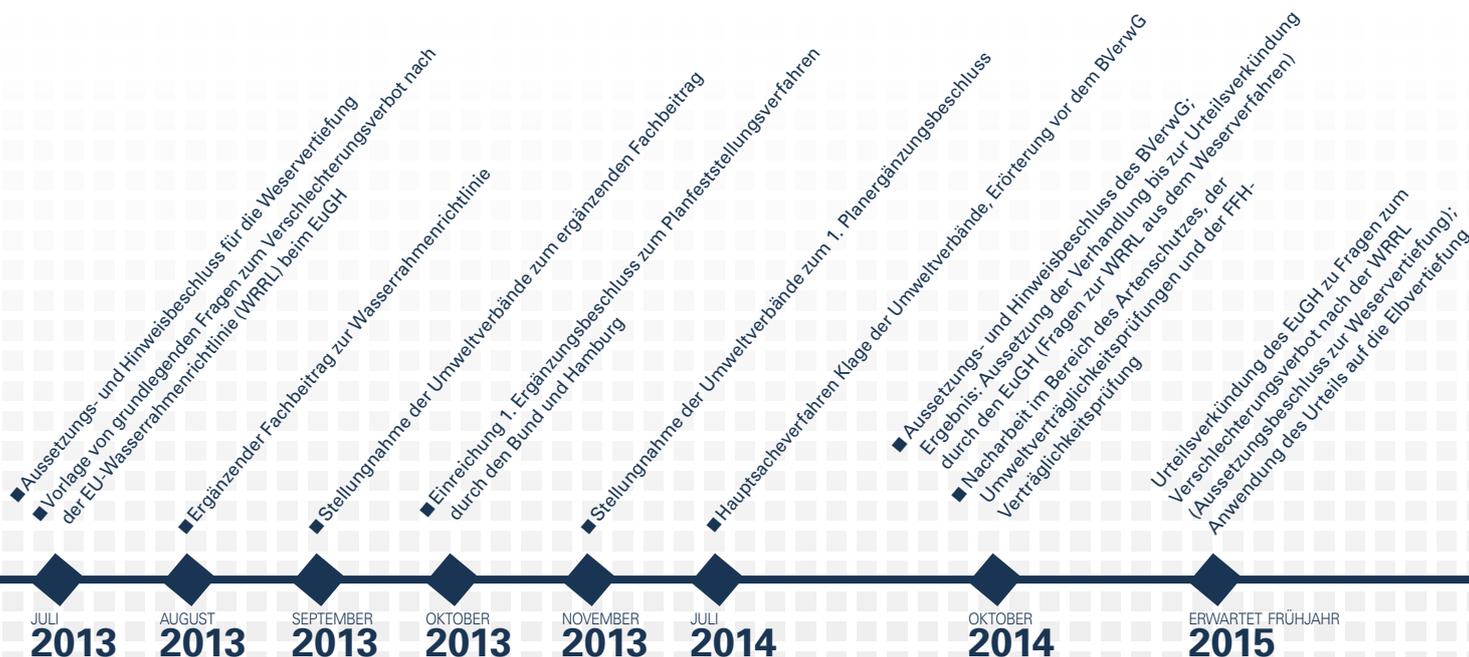
Die stellenweise Verbreiterung der Fahrinne ist mindestens ebenso wichtig wie die Erweiterung der Flusstiefe. Im Volksmund „Elbvertiefung“ genannt, war der Aspekt der Fahrrinnenbreite in der öffentlichen Diskussion jahrelang kaum präsent. Doch die wachsende Zahl von Großschiffen zeigt: Die Tiefenbegrenzungen sind vor allem eine ökonomische Belastung für die

Reedereien, die von und nach Hamburg auf Ladung verzichten müssen. Die Restriktion bei den Schiffsbreiten stellt sogar ein generelles nautisches Problem dar: Auf dem Abschnitt vor Hamburg dürfen Schiffe mit einer addierten Gesamtbreite von mehr als 90 Metern in der rund 300 Meter breiten Fahrinne einander nicht begegnen. Andernfalls drohen gefährliche Ansaugeffekte und Havarien. Vor Hamburg soll die Fahrinne deshalb auf 320 Meter verbreitert und zwischen Wedel und Wittenbergen obendrein um eine sogenannte Begegnungsbox ergänzt werden. Dort ist eine Fahrrinnenbreite von 385 Metern geplant.

Mehr als 300 Großcontainerschiffe mit mehr als 10.000 TEU Kapazität, die 50 Meter und breiter sind, wurden von den Reedereien in den vergangenen Jahren in Fahrt gesetzt, vor allem auf den für Hamburg entscheidend wichtigen Europa-Fernost-Linien. Speziell auf diesen interkontinentalen Langstrecken lohnt sich wegen der besonders großen Ladungsmengen der Einsatz immer größerer Schiffe. Und Hamburg ist der wichtigste europäische Zielhafen für den Warenaustausch zwischen Europa und China. Würde Hamburg die Fahrrinnenanpassung verwehrt, träfe das den Hafen in seinen wichtigsten internationalen Verbindungen. ■

Längst ist Hamburg mit seinen Plänen zur Fahrrinnenanpassung der Zeit nicht mehr voraus, sondern hinterher.

In einer nie gekannten Folge von Entwicklungssprüngen wurden Containerschiffe immer größer. Der Grund dafür ist vor allem ökonomischer Druck: Hohe Brennstoffkosten und ein harter Wettbewerb zwischen den Reedereien bringen denjenigen in Vorteil, der mit dem größten Schiff Container zu den jeweils günstigsten Kosten transportieren kann.





Tor nach Mittel- und Osteuropa

Kein anderer europäischer Überseehafen besitzt derart enge Anbindungen an das Inland. Vor allem nach Mittel- und Osteuropa baut Hamburg seine Verbindungen stetig aus.

TEXT Olaf Preuß

Hamburgs Hafen sei, so lautet ein geflügeltes Wort in der Logistikbranche, der „westlichste Hafen Osteuropas“. Das ist vor allem als Anerkennung und Kompliment für die Hansestadt zu verstehen: Auch in politisch schwierigen Zeiten bleibt Hamburg ein zentrales Drehkreuz, das Ost und West durch einen intensiven Handelsaustausch verbindet. Seit dem Ende der europäischen Teilung baut der Hafen seine Verbindungen auf dem Land- und Seeweg stetig aus. „Das historische Geschenk der europäischen Einheit bot Hamburg die Chance, an alte, tradierte Handelsverbindungen in die Ostsee und nach Osteuropa anzuknüpfen. Das haben die Handelsunternehmen in der Stadt getan“, sagt Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg (UVHH) und Generalbevollmächtigter des Terminalbetreibers EUROGATE.

Osteuropäische Staaten wie etwa die Tschechische Republik betrachten Hamburgs Hafen mit Blick auf den internationalen Handel fast wie ihren eigenen. Die Tschechische Republik rechnet für dieses Jahr mit einem seeseitigen Außenhandel von 600.000 Containereinheiten (TEU), gut 57 Prozent davon werden über den Hamburger Hafen umgeschlagen. „Für die Tschechische Republik ist die Elbe als Zugang zum europäischen Wasserstraßennetz lebensnotwendig zur umweltfreundlichen Abwicklung unserer Güterverkehre“, sagt Karel Dobeš, der stellvertretende Verkehrsminister des Landes.

Regionale Themen der Infrastruktur rund um den Hamburger Hafen sind tatsächlich längst auch internationale. Der Außenhandel einer ganzen Reihe osteuropäischer Staaten wird in wachsendem Umfang auch



Hafen in Gdynia (Polen): Hamburg ist eine zentrale Drehscheibe für den Außenhandel der Ostseeanrainerstaaten.

© Port of Gdynia

über Hamburg organisiert. Wöchentlich rund 160 Verbindungen von Zubringerschiffen, den sogenannten Feederschiffen, in den Ostseeraum registrierte Hamburgs Hafen, sagt Thomas Lütje, Geschäftsführer des Unternehmens HHLA Container Terminals, Teil des Hamburger Hafenkonzerns HHLA. „Wir sind mit allen Ostseeanrainerstaaten einschließlich Russland eng vernetzt“, sagt Lütje. Auch durch die Zubringerverkehre auf See gewinnen Ostseestaaten wie Polen oder Schweden für Hamburgs Hafen deutlich an Bedeutung: Der Containerumschlag zwischen Hamburg und Schweden etwa wuchs von 2012 bis 2013 um 24 Prozent, der Wert für Polen legte um rund 22 Prozent zu. Der Feedertransport nach Finnland wuchs um rund fünf Prozent, nach Russland um 2,9 Prozent. Russland war 2013 Hamburgs zweitgrößter Handelspartner im seeseitigen Containertransport, Finnland stand auf Rang sechs, Schweden auf Rang sieben und Polen auf Rang acht.

Vor allem bei den Eisenbahnverbindungen ins europäische Inland weist Hamburg einen herausragenden Status auf. „Gut 40 Prozent aller im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens umgeschlagenen Container werden per Güterzug angeliefert oder weitertransportiert. Im landseitigen Fernverkehr ist der Anteil noch weitaus höher. Das ist ein weltweit einzigartiger Wert für einen Überseehafen“, sagt Gunther Bonz. „Hamburg ist der

größte Eisenbahnhafen Europas und weltweit der zweitgrößte Umschlagplatz für Container auf der Schiene. Das liegt auch daran, dass der Güter-Rangierbahnhof Maschen von seinen Planern und Erbauern in den 60er- und 70er-Jahren so weitsichtig und großzügig dimensioniert wurde, wie es nach heutigem Bau- und Planungsrecht nur noch schwer, wenn überhaupt möglich wäre.“ Innerhalb des Hafens wurde die Hafenbahn während der vergangenen Jahre modernisiert und leistungsfähiger gemacht und die Terminals bauten ihre Bahnanbindungen aus und stärkten ihre Kooperation mit einer Vielzahl von Bahndienstleistern. „Der Faktor Bahn kann und muss in den kommenden Jahren noch deutlich stärker betont werden“, sagt Thomas Lütje. „Derzeit bedienen mehr als 100 Eisenbahnverkehrsunternehmen den Hamburger Hafen, davon mehr als 80 mit Containertransporten. Das zeigt unter anderem auch, dass die Privatisierungen in diesem Verkehrsbereich viel weiter fortgeschritten sind als im Personenverkehr.“

Per Güterzug ist Hamburgs Hafen mit allen Teilen Kontinentaleuropas und Skandinaviens verbunden – mit derzeit mehr als 1.200 Güterzügen in der Woche, mehr als 900 davon sind reine Containerzüge. Besondere strategische Bedeutung für den Hafen haben die Bahnanbindungen nach Ost- und Südosteuropa. Rund 100 Güterzüge in der Woche verbinden Hamburg mit der Tschechischen



© HHM/Lindner



© HHM/Lindner

Republik, mehr als 80 mit Österreich und mehr als 40 mit Polen. Die beiden in Hamburg größten Terminalbetreiber – die HHLA und EUROGATE – haben dieses Geschäft in den vergangenen Jahren selbst deutlich ausgebaut. In ihren Unternehmenssparten der sogenannten Intermodalverkehre – der Verbindung von See- und Landtransport – spielen Güterbahnbeteiligungen eine wesentliche Rolle. Die HHLA stieg in den 90er-Jahren in den Bahnverkehr nach Polen und in die Tschechische Republik ein. Das Bahnunternehmen POLZUG gehört der HHLA mittlerweile komplett, das Unternehmen METRANS mit Sitz in Prag zu 86,5 Prozent. Beide Unternehmen haben in den vergangenen Jahren erheblich in neue Terminals, Lokomotiven und moderne Waggons investiert. METRANS baute neue Terminals in Prag und Česká Třebová auf, POLZUG bei Poznań und in Dąbrowa Górnicza. „Hamburg ist für Tschechien und für Zentraleuropa heute der wichtigste Überseehafen“, sagt Jiří Samek, Geschäftsführer von METRANS und 1991 Mitbegründer des tschechischen Güterbahnunternehmens. „Hamburg hat die Chance, sich in dieser Funktion überproportional zu entwickeln.“

EUROGATE verbindet Hamburgs Hafen auf der Schiene durch verschiedene Beteiligungen an Bahn- und Logistikunternehmen, unter anderem mit dem Unternehmen FLOYD mit Sitz in der ungarischen Hauptstadt Budapest, dem ersten privatwirtschaftlichen Eisenbahnunternehmen Ungarns. EUROGATE hält an FLOYD 64 Prozent der Anteile.

Um diese engen und intensiven Verkehrsverbindungen zukunftsfähig zu halten, um das weitere Wirtschaftswachstum der osteuropäischen Länder mit zu begleiten, muss erheblich in die Infrastruktur investiert werden, in Straßen und Schienen ebenso wie in die Wasserwege. Die noch ausstehende Fahrrinnenanpassung der Elbe steht in der öffentlichen Wahrnehmung dabei meist im Vordergrund. Für die Feeder- und Bahnanbindungen Hamburgs aber gibt es ebenso wichtige Themen.

Der Bund will den Nord-Ostsee-Kanal, die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt, bis zum Jahr 2025 mit Investitionen von mehr als einer Milliarde Euro ertüchtigen. Die Schleusenbauwerke vor allem an der Nordseeseite in Brunsbüttel müssen erneuert, der rund 100 Kilometer lange Kanal in seinem östlichen Abschnitt nahe Kiel-Holtenau für größere Feederschiffe angepasst werden. Der Nord-Ostsee-Kanal kürzt den Seeweg von Hamburg aus in den wichtigsten polnischen Hafen Gdańsk (Danzig) auf 437 Seemeilen ab, um das norddänische Skagen herum müssten Schiffe von der Hansestadt aus 874 Seemeilen weit fahren. Unter dem Gesichtspunkt hoher Brennstoffkosten, strengerer Regeln für Abgaswerte auf Nord- und Ostsee ab 2015 und angesichts immer knapperer Taktzeiten in den Fahrplänen der Containerliniendienste ist das ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil. „Kein anderes Verkehrsmittel ist im Verhältnis von Transportleis-

Hamburgs Hafen sei, so lautet ein geflügeltes Wort in der Logistikbranche, der „westlichste Hafen Osteuropas“. Das ist vor allem als Anerkennung und Kompliment für die Hansestadt zu verstehen.

NACHHALTIG AUF DER GANZEN





© HMM/Hettchen



© Deutsche Bahn AG

tung und Brennstoffverbrauch so umweltfreundlich wie das Schiff“, sagt Gunther Bonz. „Diesen Vorteil müssen Hamburg und der Bund weiter ausbauen, vor allem durch die Modernisierung der wasserseitigen Infrastruktur.“ Dazu zählt aus Hamburger Sicht auch der Neubau oder eine Ergänzung des veralteten Schiffshebewerkes Scharnebeck bei Lüneburg am Elbe-Seitenkanal. Das Bauwerk ist für die gestiegenen Abmessungen der Binnenschiffe nicht mehr zeitgemäß. Eine politische Entscheidung über einen Neubau steht allerdings noch aus.

Auch wird die Diskussion darüber fortgeführt werden, wie die Oberelbe in den kommenden Jahrzehnten für den Binnenschiffsverkehr zwischen Norddeutschland und der Tschechischen Republik genutzt werden kann. Dafür müssen Konzepte erarbeitet werden, die einen nachhaltigen Ausgleich zwischen Umwelt- und Naturschutzbelangen und der stärkeren Nutzung der Oberelbe als Wasserstraße aufzeigen. „Wir müssen uns weiterhin mit unseren Partnern in der Metropolregion Hamburg dafür einsetzen, unsere gemeinsamen Interessen bei der Bundesregierung und der Europäischen Union zu vertreten, um die Schifffbarkeit der gesamten Elbe zu verbessern“, sagt Tschechiens stellvertretender Verkehrsminister Karel Dobeš. Auch insgesamt ist der Hamburger Hinterlandverkehr im Bereich Containertransporte mit dem Binnenschiff mit rund zwei Prozent noch ausbaufähig. ■



Nord-Ostsee-Kanal

1895 eröffnete der Nord-Ostsee-Kanal, der auf einer Strecke von fast 100 Kilometern die Nordsee mit der Ostsee verbindet. Er zählt zu den wichtigsten und meistbefahrenen künstlichen Wasserstraßen der Welt. Für Schiffe bietet er einen Streckenvorteil von rund 463 Kilometern im Vergleich zu dem Seeweg über Skagen an der Nordspitze Dänemarks. Mehr als 130 Feederverbindungen pro Woche nutzen auf ihrer Strecke zwischen Hamburg und dem Ostseeraum den Kanal als schnellste und umweltfreundlichste See-Verbindung.

Heute steht der Nord-Ostsee-Kanal vor dem größten Modernisierungsprogramm der vergangenen Jahrzehnte. In den kommenden zehn Jahren will der Bund gut 750 Millionen Euro in zwei Großprojekte der Wasserstraße investieren: den Bau der fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel (Kreis Dithmarschen) und die Begradigung des 20 Kilometer langen Teilstücks im Osten zwischen Königsförde (Kreis Rendsburg-Eckernförde) und Kiel.

LINIE.



Die HHLA verbindet den Hafen ebenso effizient wie ökologisch mit dem europäischen Hinterland. Auf unseren hochmodernen Seehafenterminals verknüpfen wir die Verkehrsträger Schiff und Bahn zu umweltschonenden Logistikketten. Für den Transport bis tief ins Binnenland sorgen unsere innovativen Bahngesellschaften. Lesen Sie mehr zu diesem konsequent nachhaltigen Konzept auf hlla.de/nachhaltigkeit

DIE WELT WÄCHST ZUSAMMEN.



CONTAINERUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2013

Top-10-Handelspartner in 1.000 TEU

CHINA inkl. Hongkong	2.700
RUSSLAND	720
SINGAPUR	580
SÜDKOREA	380
USA	370
SCHWEDEN	360
FINNLAND	340
POLEN	320
MALAYSIA	230
INDIEN	210

Drehkreuz des Nordens

Der Hamburger Hafen liegt im Zentrum internationaler Verkehrswege. Mit seinem dichten Netz von mehr als 100 weltweiten Liniendiensten und seiner gut ausgebauten Verkehrsanbindung übernimmt er für die bundesdeutsche Wirtschaft und die Außenwirtschaft der europäischen Nachbarn eine wichtige Funktion im weltweiten Außenhandel. Rund 160 Feeder- und Shortseaverbindungen pro Woche machen den Hafen zum Transshipment-Hub für Länder in der Nord- und Ostseeregion. Ins europäische Hinterland verkehren täglich mehr als 200 Güterzüge für den Zu- und Ablauf von Im- und Exportware. Darüber hinaus führen elf Autobahnen in und um die Hansestadt, und über den Elbe-Seitenkanal und Mittellandkanal ist Hamburg mit dem deutschen Binnenwasserstraßennetz verbunden.

HINTERLANDVERKEHR

CONTAINER

59% LKW

39% ZUG

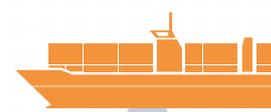
2% BINNENSCHIFF

SEEGÜTER

47% LKW

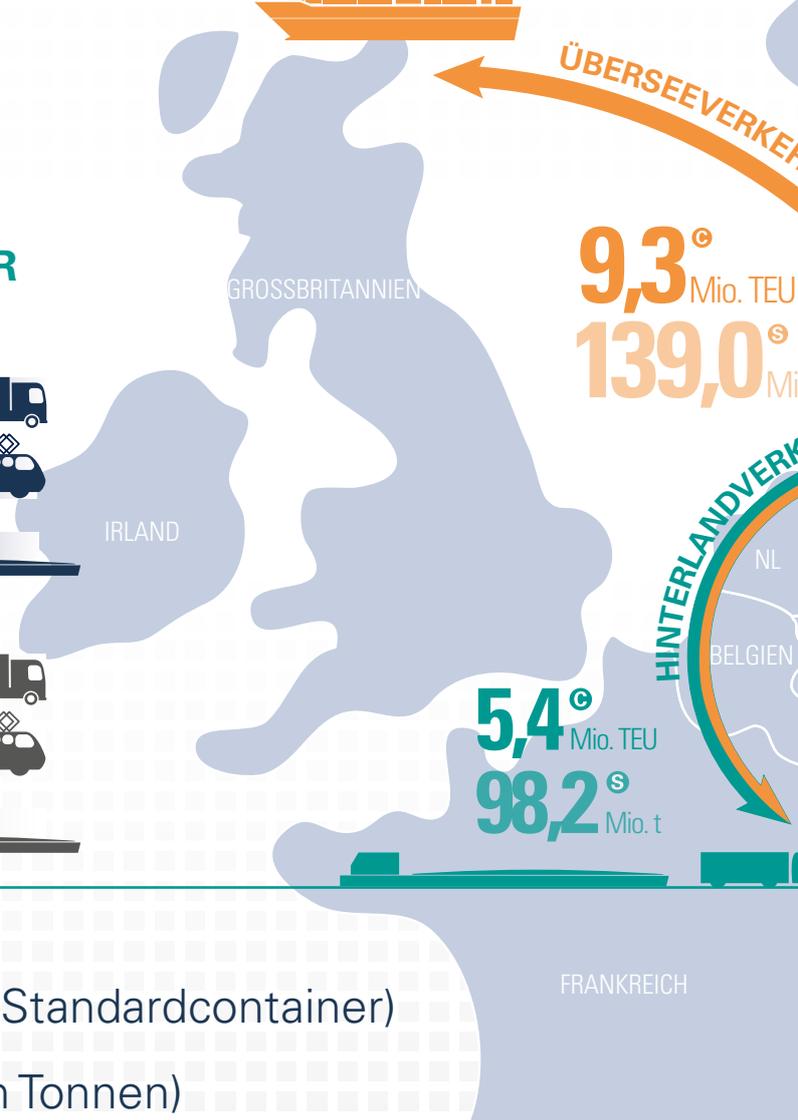
42% ZUG

11% BINNENSCHIFF



ÜBERSEEVERKEHR

9,3[©] Mio. TEU
139,0[§] Mio. t



5,4[©] Mio. TEU
98,2[§] Mio. t

HINTERLANDVERKEHR

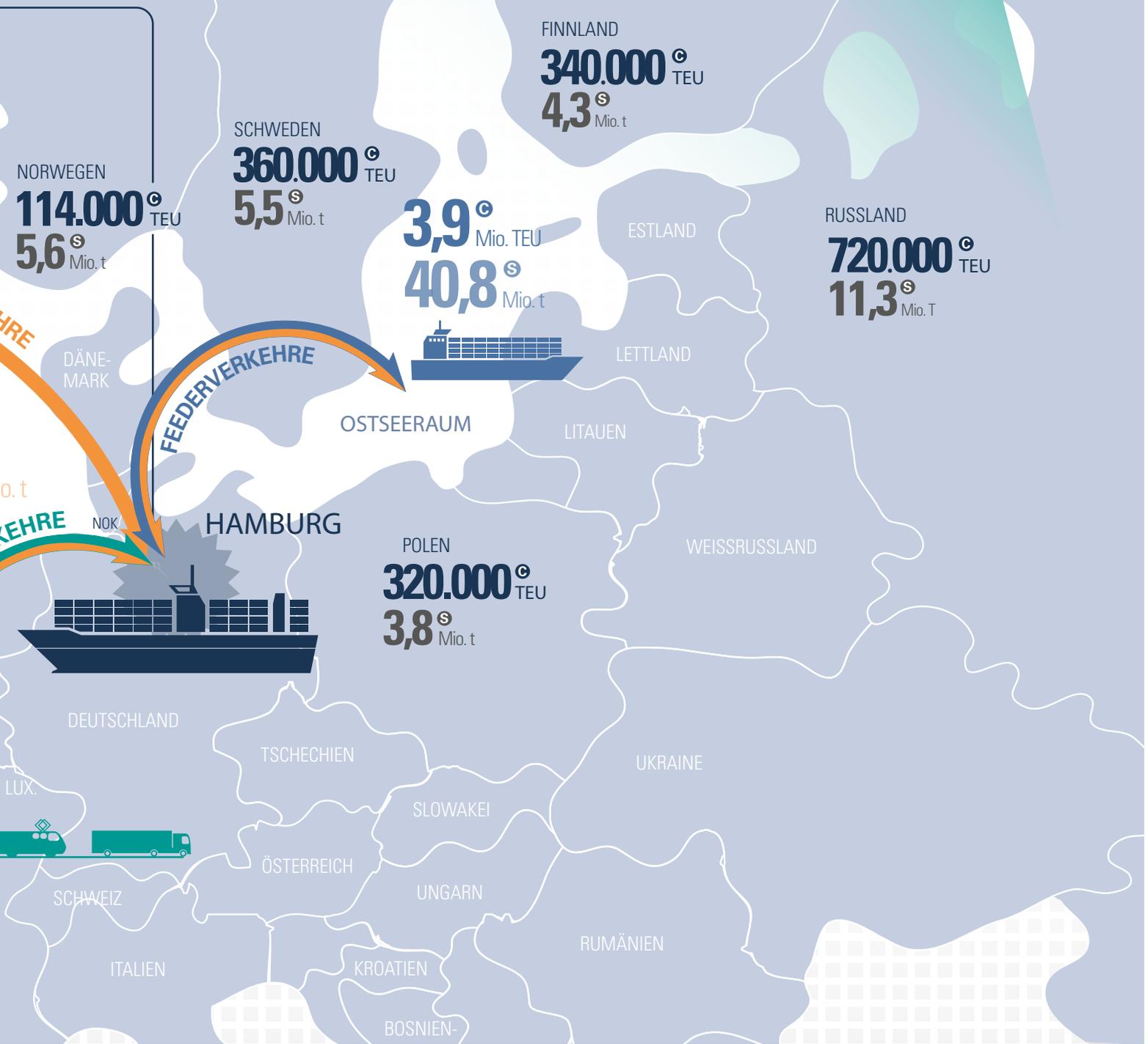
C Container in TEU (20-Fuß-Standardcontainer)

S Seegüter (alle Seegüter in Tonnen)

SEEGÜTERUMSCHLAG HAFEN HAMBURG 2013

Top-10-Handelspartner in 1.000 Tonnen (inkl. Eigengewichte Container)

CHINA inkl. Hongkong	25.370
RUSSLAND	11.330
USA	7.950
BRASILIEN	7.190
SINGAPUR	6.780
NORWEGEN	5.580
SCHWEDEN	5.500
GROSSBRITANNIEN	5.100
KANADA	4.340
FINNLAND	4.300



„Wir arbeiten daran“

Logistikexperte Carlos Jahn über selbstfahrende Schiffe, den Trend zu immer größeren Frachtern und sein persönliches Traumschiff.

“



Vordenker:
Professor Carlos Jahn
entwickelt innovative
Logistiklösungen für
Schifffahrt und Häfen.



Herr Professor Jahn, in Kalifornien werden in Kürze die ersten Autos autonom über die Highways rollen. Selbst Passagierflugzeuge können heute automatisch fliegen und landen. Wie lange brauchen wir noch einen Kapitän und eine Mannschaft, um ein Schiff von A nach B zu bringen?

Das autonome Schiff ist tatsächlich ein Projekt, an dem wir arbeiten. Allerdings wird es wohl noch drei Jahrzehnte dauern, bis wir so weit sind. Viele Technologien, die wir für eine autonome Schiffsführung brauchen, sind aber heute schon im Einsatz, wie etwa Kollisionsverhütungssysteme. Bei anderen sehe ich noch Entwicklungsbedarf, zum Beispiel in der Sensorik. Auch benötigen wir absolut stabile Satellitenkommunikationsverbindungen, damit die Landstation das Schiff überwachen und gegebenenfalls eingreifen kann.



Aber sind Schiffe ohne menschlichen Ausguck nicht ein hohes Risiko für den Seeverkehr?

Nein. Es ist auch nicht daran gedacht, Schiffe in Häfen und engen Fahrwassern ohne Besatzung fahren zu lassen. Uns geht es um die großen Tiefwasserrouten. Wir sind davon überzeugt, dass autonome Schiffe

dort sogar einen signifikanten Sicherheitsvorteil bieten, denn die Mehrzahl von Unfällen auf See ist auf menschliches Versagen zurückzuführen. Darüber hinaus bietet die unbemannte Schifffahrt viele ökonomische und auch ökologische Vorteile. Wenn längere Fahrzeiten mangels Crew nicht mit höheren Personalkosten verbunden sind, macht dies das langsamere Fahren – das sogenannte Slow Steaming – wirtschaftlich interessanter. Das spart viel Treibstoff und reduziert die Emissionen.



Ein Megatrend in der Schifffahrt sind die immer weiter zunehmenden Schiffsgrößen. Ende 2014 wurde der erste Containerfrachter, der 19.100 Standardcontainer (TEU) tragen kann, ausgeliefert. Ist ein Ende dieser Entwicklung irgendwo abzusehen?

Es gab in der Containerschifffahrt viele Stimmen, die schon bei 10.000- oder 12.000-TEU-Schiffen das Ende der Fahnenstange erreicht sahen. Das hat sich bekanntlich nicht bewahrheitet. Die Größe und Gestaltung von Häfen und auch die Anforderungen des Schiffbaus setzen sicherlich irgendwo Grenzen. Aber wo die genau liegen, kann Ihnen heute keiner sagen. Es liegen ja schon Pläne in den Schubladen für Schiffe mit 20.000 oder sogar 24.000 TEU und mehr als 400 Meter Länge.

INTERVIEW

Prof. Dr. Carlos Jahn

leitet das Institut für Maritime Logistik der Technischen Universität Hamburg-Harburg sowie das Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen in Hamburg.

- Geboren 1966 in Osterode
- Fuhr als Matrose und Marineoffizier zur See
- Studierte Maschinenbau und Wirtschaftswissenschaften



Sind diese Schiffe, die so große Mengen Ladung innerhalb kürzester Zeit löschen oder laden, aus Sicht der Häfen nicht ein Albtraum?

Ein Albtraum sicherlich nicht. Eher eine Herausforderung. Die Häfen mit ihren Terminals stellen sich auf diese Schiffe ein. Das läuft ja schon erfolgreich.



Gibt es aus Sicht des Logistikers die ideale Schiffsgröße?

Das kann man so pauschal nicht sagen. Es hängt von der Ladung ab und von den Häfen, die zur Verfügung stehen. Auf langen Strecken mit vielen Tiefwasserhäfen, wie zwischen Asien und Europa, bieten sich die Großcontainerschiffe an. Auf anderen Handelsstrecken, wie etwa zwischen Europa und Südamerika, haben sich wegen der kleineren Häfen auch kleinere Schiffsgrößen etabliert. Eine ideale Größe kann man also nur in Hinblick auf die jeweiligen Strecken definieren.



Die großen Seehäfen stehen weltweit im harten Wettbewerb. Was sind die wichtigsten Erfolgsfaktoren für Hafenstandorte?

Ein wichtiges Kriterium ist die Erreichbarkeit von See her. Zum anderen zählen die Abwicklungsgeschwindigkeit, die Zuverlässigkeit der Umschlagprozesse und

die Anbindung an das Hinterland. Gerade die Hinterlandanbindung zeigt sich im Augenblick als wichtiger Wettbewerbsfaktor. Weitere wichtige Trends sind die Automatisierung des Hafenumschlags und der damit zusammenhängenden Prozesse. Auch die Elektrifizierung der Antriebe und die damit verbundene Reduzierung der Emissionen sind ein wichtiges Thema. Da ist Hamburg übrigens in einer Vorreiterrolle.



Dennoch: Ist ein historisch gewachsener Hafen wie Hamburg, der nur über eine Flusstrecke von 130 km Länge und zum Teil unter Berücksichtigung der Tide erreicht werden kann, in der heutigen Zeit nicht eigentlich ein Anachronismus?

Im Gegenteil. Hamburgs Lage im Inland ist sogar sehr vorteilhaft, denn ein großer Teil der Ladung verbleibt in der Metropolregion oder kommt dorthier. Es wäre kaum sinnvoll, alles von der weit entfernten Küste mit der Bahn oder dem Lkw in diese Region zu transportieren.



Als stadtnaher Hafen kann Hamburg flächenmäßig kaum wachsen. Ist das nicht ein Wettbewerbsnachteil?

Hamburg gehört trotz dieser Einschränkung zu den leistungsfähigsten Häfen der Welt. Natürlich braucht ein Hafen Fläche für den Umschlag. Aber es stecken noch sehr große Potenziale darin, die vorhandenen





Flächen effizienter zu nutzen. Die vernetzte Nutzung von IT-Systemen für die Planung und Steuerung bietet sich hier an. Hamburg ist da auf einem sehr guten Weg und kann sicher optimistisch in die Zukunft blicken. Ein entscheidender Standortvorteil für Hamburg sind auch die sehr guten Hinterlandanbindungen. Hier ist die Bahn hervorzuheben.



Welche wichtigen Weichenstellungen stehen an, damit Hamburg seine Marktposition in der Nordrange weiter ausbauen kann?

Die geplante Fahrrinnenanpassung ist ein sehr bedeutendes Projekt. Angesichts steigender Warenmengen ist auch klar, dass weiter in die Infrastruktur investiert werden muss. Die Hinterlandanbindung sollte dabei kontinuierlich weiter verbessert werden. Die Instandhaltung der Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals ist ebenfalls wichtig, denn ein großer Teil des Transshipment-Verkehrs in den Ostseeraum geht durch den Kanal. Darüber hinaus ist die Fehmarnbelt-Querung ein großes Infrastrukturprojekt zur Zusammenschließung der Wirtschaftsräume, wovon auch die Metropolregion Hamburg profitieren wird.

Welche Auswirkungen das auf den Hamburger Hafen haben wird, lässt sich aber noch nicht einschätzen.



Herr Professor Jahn, Sie sind nicht nur Wissenschaftler, als Inhaber eines nautischen Patents könnten Sie auch ein Schiff führen. Bereuen Sie es manchmal, den Platz auf der Brücke gegen den Seminarraum eingetauscht zu haben?

Im Herzen nicht, denn dann hätte ich diesen Schritt nicht gemacht. Aber wenn ich manchmal viel Stress habe und draußen einen schönen Sonnenuntergang sehe, überlege ich schon, ob es nicht doch schöner wäre, das jetzt auf einer Schiffsbrücke, ohne Handy und viel Kommunikation, genießen zu können.



Was wäre denn als Kapitän Ihr Traumschiff?

Das wäre ganz sicher ein Großsegler.

■ INTERVIEW Till Behrend

Immer mehr, immer schneller: Gewaltige Mengen an Fracht müssen heute in den Häfen in kürzester Zeit umgeschlagen werden.



© HHM/Glaubitz

Wie weiter? Allein in Hamburg wurden 2014 knapp zehn Millionen Container umgeschlagen. Die Stahlboxen werden per Bahn, Lkw oder mit Feederschiffen weiterverteilt.



© HHM/Glaubitz



© HHM



© Hamburger Hafen & Logistik AG



Präzise Taktung: Van Carrier und Containerbrücken bestimmen das Bild moderner Hafenanlagen, wie hier auf dem HHLA Container Terminal Tollerort in Hamburg.

NEUER RIESE IM HAFEN!

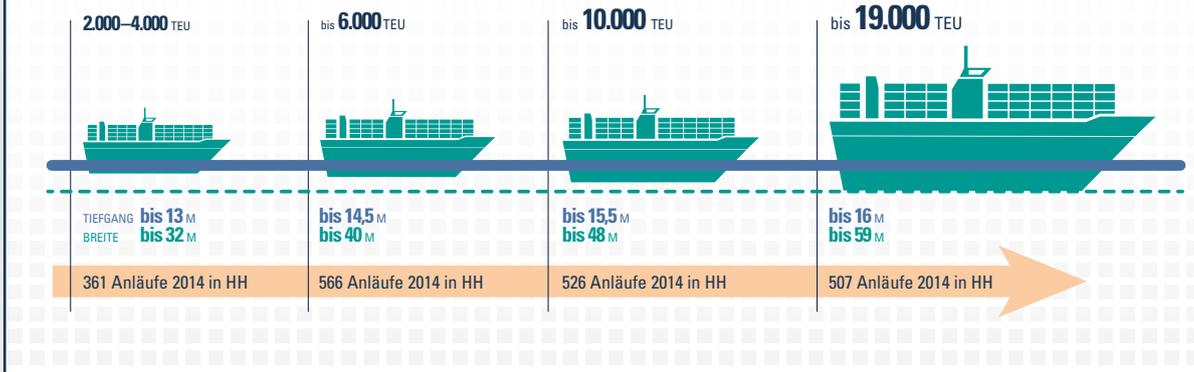
19.100-TEU-Frachter besucht erstmals Hamburg

Der 13. Januar 2015 stellte eine besondere Herausforderung für den Hamburger Hafen dar: Erstmals lief an diesem Tag ein Containerfrachter mit einer Kapazität von 19.100 Standardcontainern (TEU) ein. Die CSCL Globe misst rund 400 Meter in der Länge und 56,60 Meter in der Breite – sie ist damit das zum Zeitpunkt des Anlaufs größte Containerschiff der Welt. Voll beladen kann die „CSCL Globe“, die im Linienverkehr zwischen China und Europa fährt, den Hamburger Hafen allerdings nicht erreichen. Die Fahrrinne der Elbe ist dafür nicht tief genug. Hafenvirtschaft und Reedereien drängen daher auf die schnelle Anpassung der Unter- und Außenelbe (s. Bericht Seite 18).

Fotos und weitere Informationen zum Schiff unter www.hafen-hamburg.de/vessel/cscl-globe. ■



Schiffsgrößenentwicklung von 1970 bis heute



*Nautische Meisterleistung:
Mit Schlepperhilfe
manövriert die CSCL Globe
im Hamburger Hafen.*



Flugzeugbausätze für China

Der Hamburger Hafen ist der Wirtschaftsmotor der ganzen Region. Global Player wie Airbus nutzen ihn als Drehscheibe für ihr internationales Geschäft.

TEXT Till Behrend

Hamburg ist Nordeuropas bedeutendste Drehscheibe für globale Warenströme und Umschlagplatz für zuletzt jährlich mehr als 140 Millionen Tonnen Seegüter, darunter auch Stückgüter wie Maschinen und Flugzeugteile. Darüber hinaus ist der Hafen aber auch ein äußerst dynamischer Wirtschaftsstandort und ein Garant des Wohlstands für viele Menschen: Rund 260.000 Arbeitsplätze hängen deutschlandweit direkt oder indirekt von ihm ab. Allein in der Metropolregion Hamburg verdanken 150.000 Menschen dem Hafen und

den dort angesiedelten Unternehmen ihren Arbeitsplatz. Die deutschlandweite Wertschöpfung des Hamburger Hafens lag 2013 bei knapp 20 Milliarden Euro.

Neben den vielen Hafen-, Schifffahrts- und Logistikunternehmen haben sich auch produzierendes Gewerbe und Industrie hier in großem Umfang angesiedelt. Neben zahlreichen kleinen und mittleren Unternehmen, die oft importierte Waren wie etwa Tee oder Kaffee weiterverarbeiten oder veredeln, haben auch bedeutende Global

Player wie der Verbrauchsgüterkonzern Unilever, der Kupferproduzent Aurubis oder der Flugzeugbauer Airbus die Vorzüge des Hamburger Hafens für sich entdeckt. Sie alle profitieren von der ausgezeichneten Infrastruktur und der engen Vernetzung der Verkehrsträger im Hamburger Hafen und dem großen Potenzial an qualifizierten Arbeitnehmern in der Region.

„Die Elbe ist für uns sehr wichtig. Sehr viele Komponenten werden bei uns per Schiff angeliefert“, erzählt Airbus-Logistikkoordinatorin



Land, Wasser, Luft – auch Airbus profitiert von dem Verkehrsdrehkreuz Hamburg. Das Spezialschiff Kugelbake transportiert große Flugzeugbauteile (l.).

Andrea Heinrich. Mit rund 13.000 Arbeitnehmern ist der europäische Luftfahrtkonzern der größte industrielle Arbeitgeber Hamburgs. Weitere Standorte in Norddeutschland sind Bremen (3.000 Mitarbeiter), Buxtehude (350 Beschäftigte) und Stade (1.800 Mitarbeiter).

Erfolgsmodele aus Hamburger Produktion

Rund die Hälfte der Jahresproduktion des äußerst erfolgreichen Airbus A320 wird in Hamburg-Finkenwerder endmontiert. Auch die Kabinen des großen Langstreckenpassagierflugzeuges A380 werden hier ausgestattet. Die Lackierung und Auslieferung dieses größten Passagierflugzeuges der Welt an Kunden in Europa und

Nahost geschieht ebenfalls in Hamburg. Für den neuen Airbus A350XWB werden wesentliche Entwicklungs- und Produktionsarbeiten in Hamburg geleistet.

Hamburg ist für Airbus eine der bedeutendsten Drehscheiben zwischen den weltweiten Standorten: Der Anblick der vierstrahligen, frisch lackierten A380-Jets, die quer über die Elbe nach Finkenwerder ein- oder ausfliegen, oder die großen weißen Beluga-Frachtflugzeuge, mit denen ganze Flugzeugsektionen zur Endmontage eingeflogen werden, gehören für viele Hanseaten ebenso zum vertrauten Stadtbild wie Containerfrachter und Kreuzfahrtschiff. Für die Öffentlichkeit weniger sichtbar, aber nicht unbedingt

weniger spektakulär ist der Transport von Flugzeugteilen per Schiff.

Auf dem Airbus-Gelände in Hamburg-Finkenwerder wartet heute ein Flugzeug vom Typ A320 in Einzelteilen auf seinen Transport nach China. Ein Seitenleitwerk, das im norddeutschen Stade hergestellt wurde, ein Flugzeugheck aus Hamburg, ein Höhenleitwerk aus spanischer Produktion und das vordere Rumpfteil vom französischen Airbus-Standort Saint-Nazaire – wer etwas über die internationale Produktionsweise des führenden europäischen Flugzeugbauers lernen will, ist hier am richtigen Ort. Die chinesischen Schriftzeichen auf dem Transportgestell deuten auf den Zielort hin.

Fotos und weitere Informationen zum 200. Shipset unter www.hafen-hamburg.de/news/shipset.



Luftfahrtstandort Hamburg:
Der Airbus A320 wird in
Finkenwerder endmontiert.



In Finkenwerder, auf dem Südufer der Elbe, werden die hier produzierten und die von auswärts zugelieferten Komponenten zu sogenannten Shipsets zusammengestellt, die an überdimensionierte Bastelsätze erinnern, und auf das Spezialtransportschiff Kugelbake verladen. „Wir können hier tideunabhängig be- und entladen“, lobt Heinrich den Standort am südlichen Elbufer. Die Kugelbake bringt die Fracht anschließend zum Containerterminal Tollerort der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). „Dort werden die Komponenten dann auf besonderen Gestellen auf ein Containerschiff geladen und zur Endmontage nach China verschifft“, erläutert

Andrea Heinrich. „Wir schicken praktisch jede Woche so ein Shipset im Linienverkehr nach Fernost“, erzählt die Airbus-Logistikkoordinatorin weiter.

Hamburg profitiert von China

Die europäisch-chinesische Arbeitsteilung hat sich längst als Erfolg erwiesen: Im Sommer 2014 verließ bereits das zweihundertste Shipset Hamburg Richtung Asien. Der Universalhafen Hamburg unterstreicht damit seine herausragende Rolle als einer der wichtigsten Umschlagplätze für Projektladung aus Deutschland sowie Ost- und Mitteleuropa. Mehr als eine halbe Million

Tonnen Projektladung wurde hier 2013 verschifft. Das Spezialschiff Kugelbake dürfte in diesem Jahr noch mehr zu tun bekommen. Denn von 2015 an soll der A320 außer in Toulouse, Hamburg und Tianjin auch in den USA montiert werden. Die Komponentenlieferung an das neue Airbus-Werk in Alabama läuft ebenfalls über Hamburg. Von dem neuen US-Geschäft sollen auch die europäischen Beschäftigten profitieren. „Mit den Endmontagelinien in China und den USA erschließt Airbus sich neue Märkte“, betont Unternehmenssprecherin Nina Ohlerich. Jeder Arbeitsplatz in Alabama schaffe „vier neue Jobs an den europäischen Standorten“. ■

Alles im Blick: Andrea Heinrich koordiniert den Versand der großen Shipsets nach China (l.). Gigantische Dimensionen: Auch Sektionen des Super-Airbus A380 werden per Schiff transportiert (r.).

Der Hafen als attraktiver Industriestandort

Hamburg zählt mit 2.500 Industrieunternehmen, die rund 240.000 Arbeitnehmer beschäftigen, zu den bedeutendsten Industriestandorten Deutschlands. Ein Grund für das dichte industrielle Netz ist der Hamburger Hafen. Als Knotenpunkt weltweiter Handelsströme ist er attraktiv für das produzierende Gewerbe, das ständig auf Im- oder Exporte von Rohstoffen, Halbfabrikaten oder Endprodukten angewiesen ist. In dem rund 3.400 Hektar großen landseitigen Hafennutzungsgebiet sind auf rund 850 Hektar 113 Unternehmen tätig. Eine gut ausgebaute Hinterlandinfrastruktur für Bahn, Lkws, Feeder- und Binnenschiffe sorgt für einen schnellen Zu- und Ablauf der Waren.

Viele Unternehmen siedeln sich unmittelbar im Hafen an und profitieren hier auch von eigenen Kaianlagen und dadurch von einer sehr schnellen Rohstoffversorgung. Gerade vor dem Hintergrund steigender Energie- und Transportkosten wird die räumliche Nähe zu Umschlagplätzen und Handelszentren ein immer wichtigerer Standortfaktor.

Kneipe, Kirche, Krämerladen ...

Der Seemannsclub Duckdalben bietet seinen internationalen Gästen neben vielen Dienstleistungen auch ein Stück Heimat.

TEXT Ilka Fiori ■ FOTOS Sebastian Hartz

Die letzten Meter in Hamburgs Oase der Heimeligkeit führen über Kopfsteinpflaster durch üppiges Grün. Eine Wohltat nach Tausenden Seemeilen an Bord. Dem Besucher lächeln beim Eintreten in das Haus aus Backstein zwei junge Leute hinter der Theke entgegen. Sie entkorkt gerade zwei Limonaden, er notiert Schiffsnamen, Personenzahlen und Uhrzeiten auf eine Planungstafel.

.....
„Das ist hier wie nach Hause zu kommen“, sagt Madara, 34, und lehnt zufrieden am Tresen.
.....

Von einer tiefen Sofagarnitur am Fenster klingt Gitarrenmusik herüber. Hermino aus Manila zupft den kubanischen Gassenhauer „Guantanamera“, begleitet von vier jungen Filipinos, die singen und trommeln. Auf einem Couchtisch mit Tischdecke in Bayernrauten warten ihre Schweinekrustenchips und Getränke. Ein älterer Kapitän aus Malaysia setzt sich dazu. Hier im Seemannsclub

„Duckdalben“ zählen weder Herkunft noch Dienstgrad. „Das ist hier wie nach Hause zu kommen“, sagt Madara, 34, und lehnt zufrieden am Tresen. Er ist 2. Offizier auf einem Containerschiff. Nach etlichen Monaten hat sein Schiff heute „endlich wieder in Hamburg“ festgemacht. „Ich liebe diesen Hafen“, schwärmt er, denn einen so wunderbaren Club wie hier gebe es nirgendwo sonst. Tausende Seeleute sehen das ähnlich: 2011 kürten sie den „Duckdalben“ zum schönsten „Seamen’s Club“ weltweit.

Selten sind Stimmung und Ruf eines Ortes so ein Gegenpol zur unmittelbaren Umgebung. Für Besucher vom Land liegt der „Duckdalben“ gefühlt am Ende der Welt: im Gewirr von Autobahnausfahrt Waltershof, Gütergleisen und Hochspannungsleitungen. Ein Windrad überragt das verwinkelte Gebäude, ab und an wehen Hafenstaub oder ein Hauch vom Klärwerk Dradenau herüber. Namensgeber indes sind keine Enten, sondern senkrecht in den Grund gerammte Baumpfähle zum kurzzeitigen Festmachen von Schiffen.

Während ein paar Kilometer entfernt an den Kaianlagen im Eiltempo Container- und Feederschiffe ent- und wieder beladen werden, haben im „Duckdalben“ ihre Besatzungen Pause. Sie finden hier vieles, was es in der Enge an Bord über Wochen oder gar Monate nicht gibt. „Duckdalben“, das ist ein Konglomerat aus Freizeitzentrum, Kneipe, Post, Wechselstube, Kirche und

*Willkommen im Club:
Seit gut 25 Jahren steht
der von der Deutschen
Seemannsmission
Hamburg betriebene
Duckdalben Gästen aus
aller Welt offen.*





*Offenes Ohr für Seeleute:
Werner Tantzsch ist
einer der zahlreichen
freiwilligen Helfer im
Duckdalben. Die blaue
Wendeltreppe führt
zum Raum der Stille.*



*Tolerant und offen:
Religionen und Kulturen
aus aller Welt finden im
Duckdalben ihren Platz.*



*Entspannte Atmosphäre:
Hermino aus Manila
spielt Guantanamera;
eine Bar darf im Club
natürlich nicht fehlen.*

Krämerladen mit integriertem Internetcafé sowie Karaokebar nebst Sportplatz. Und, ganz besonders wichtig: ein Anlaufpunkt mit überaus hilfsbereiten Menschen, die den Seeleuten beim Landgang in ihren Sorgen und mitunter auch größeren Problemen gern unter die Arme greifen.

Allein 17 Plätze zum sehr günstigen Telefonieren und Skypen finden sie hier. Darunter gelbe Telefonzellen, bunt bemalte Kabinen mit Bullauge oder kuschelige Couches, in denen sich so gemütlich mit den Lieben kommunizieren lässt, als säße der Seemann in seinem Wohnzimmer daheim. Viele bekommen hier erstmals nach Wochen wieder Kontakt zu ihren Familien. „Klar haben die alle Handys heute“, erklärt Bernd Schröder, „aber Telefonieren über Satellit ist so teuer, dafür ging schnell die komplette Heuer drauf.“

In der ersten Etage birgt der vielseitige Ort noch einen ganz besonders faszinierenden Raum: Anke Wibel führt zwischen Rettungsringen über die blaue Wendeltreppe in den Raum der Stille. Als sie die gedämmte Tür schließt, bleiben Stimmengewirr der Nationen, Gesang und Geräusche des Hafens draußen. Hinter meterhohen Ostfenstern ziehen vor der Kulisse der Köhlbrandbrücke stumm Pkws auf der Autobahn vorbei. Dann aber fällt der Blick auf diverse Gebetsstätten und Altare entlang der Wände: Jede der Weltreligionen hat hier mindestens einen würdigen Platz, teilweise sogar in diversen Ausprägungen. „Schauen Sie mal“, gibt Wibel ein Exempel, „wir haben sogar einen schwarzen, einen schlitzäugigen und einen weiblichen Jesus am Kreuz.“

Es kommen weit mehr Seeleute als ursprünglich erwartet. Mehrmals wurde das Kleinod neben der Köhlbrandbrücke in seinen 28 Jahren erweitert. „Bisher hatten wir 900.000 Seeleute und Besucher aus 177 Nationen hier“, erklärt Anke Wibel, 52. Die Seemannsdiakonin sagt bewusst nicht Gäste, denn: „Hier wird jeder empfangen wie ein Freund.“ Zusammen mit ihrem Kollegen Jan Oltmanns leitet Wibel den Club. Jeden Tag in der Woche sind im Schnitt etwa 100 Seeleute da, an manchen Tagen sogar doppelt so viele.

.....
„Denen fällt die Decke auf den Kopf, wenn keiner vorbeikommt und mit ihnen spricht.“

Schröder, 63, fährt heute einen der fünf VW-Busse, mit denen die Seeleute kostenlos an den Kais nach Anforderung abgeholt werden. Der Pensionär war früher Ingenieur bei der Lufthansa. Nun ist er einer der 60 ehrenamtlichen „Duckies“. „Es macht mir unglaubliche Freude hier mitzuarbeiten“, sagt er. Von den Seeleuten komme „ständig positives und so herzliches Feedback“. Mehrmals die Woche steht er auf dem Einsatzplan.

„Die Verbindung zu den Besatzungen hört oft nicht auf, wenn wir sie nachts wieder am Tor zum Kai absetzen“, sagt Werner Tantzsch. Der 71-jährige pensionierte Altenpflegeleiter hat heute den ganzen Tag schwer kranke Seeleute in Hamburger Krankenhäusern besucht. „Denen fällt die Decke auf den Kopf, wenn keiner vorbeikommt und mit ihnen spricht.“ Einen Filipino, der sich von einer Herz-OP erholt, hat er für ein Stündchen gleich mitgebracht. Nonilon Olmedo, früher selbst Seemann und heute einer der 18 Festangestellten, redet in seiner Sprache Tagalog mit ihm. Dann überweist er per Computer für einen Matrosen die Heuer in dessen Heimat.

60 Ehrenamtliche ergänzen sieben Tage die Woche das hauptamtliche Team. Sie alle machen das einzigartige Angebot des Duckdalben erst möglich. Annika Bühner und Malte Dietz, die beiden jungen Leute hinter dem Tresen, sind mit ihren 19 Jahren derzeit die Jüngsten. Nach ihrem Abitur arbeiten sie hier freiwillig für ein Jahr. „So vielen netten Menschen aus aller Welt begegnen und helfen zu können ist total spannend“, sagt die Schwäbin. „Ich lerne viel Neues.“ Auch Malte kann sich derzeit keinen besseren Ort für sich vorstellen: „Wenn ich fühle, wie viel Freude meine Arbeit den Seeleuten bereitet, ist das für mich jeden Tag mehr als jedes Weihnachten.“ Seine Augen glänzen, als er dies sagt.

Die Dankbarkeit der Seeleute ist im Duckdalben auch überall zu sehen – insbesondere an Decken und Wän-



Seeleute in Hamburg

Rund 10.000 Seeschiffe laufen jedes Jahr den Hamburger Hafen an. An Bord, neben der Ladung, zahlreiche Crewmitglieder aus aller Welt. Als die Schiffe früher noch viele Tage zum Be- und Entladen im Hafen lagen, hatten die Seeleute viel Zeit, die sie in der Hansestadt verbringen konnten. Heute sind die Liegezeiten so kurz, dass kaum noch Zeit ist, das Terminal zu verlassen.

In Hamburg gibt es daher mehrere Orte, die den Crewmitgliedern aller Herkunft und Kulturen als Anlaufstation dienen. Neben dem Seemannsclub Duckdalben sind das die Seemannsmissionen Altona und Harburg, deren gemeinsam betriebene Seafarer's Lounge sowie das Seemannsheim am Kraysenkamp. Die Seemannsmission Altona beherbergt jährlich rund 14.000 Crewmitglieder, die Deutsche Seemannsmission allein an den Kreuzfahrtterminals rund 15.000.

den. Sie sind behängt mit fast hundert Rettungsringen, die Schiffsbesetzungen mit Namen und Danksagungen beschriftet und teils sogar liebevoll mit Briefmarken oder Passfotos beklebt haben. Dazwischen hängen und stehen Geschenke aller Welten und Kulturen, Andenken, Postkarten und liebevolle Handarbeiten, wohin das Auge blickt, sogar für die Duckies auf See gemalte Ölbilder.

Auch Janneck Oelker, 30, half in diesem Sammelsurium freiwillig vor zehn Jahren ein Jahr lang. „Seitdem bin ich hier kleben geblieben“, erzählt er und grinst. Längst arbeitet er als Stadtplaner im öffentlichen Dienst, versucht aber „so oft ich kann, an Sonntagen zu helfen“. Gerade

sortiert er am Kiosk Naschsachen zum Selbstkostenpreis ein. Nervennahrung auf See. 3.000 Tafeln Schokolade gehen hier über den Tresen – pro Monat.

Auch Touristen haben das Besondere an dem Seemannsclub erkannt. Eine Busgesellschaft macht bei ihrer Tour zu den Giganten der Meere und den riesigen Containerbrücken am Duckdalben Station. Auf diese Weise kam Diana Livotto, 47, erstmals hierher. Die Rechtsanwältin war begeistert und ist seitdem selbst ein paar Tage im Monat im Ehrenamt dabei. „Seeleute sind so besondere Menschen“, sagt sie „es ist eine Arbeit, die mich absolut erfüllt.“ ■



*Sammelsurium:
Mitbringsel von See-
leuten aus aller Welt
verschönern den Club.*



Der intelligente Hafen



© HHLA/Christian O. Bruch

Modernste Informationssysteme und eine intensive Vernetzung der an einer Transportkette Beteiligten bringen Hamburgs Hafen einen technologischen Vorsprung.

TEXT Olaf Preuß

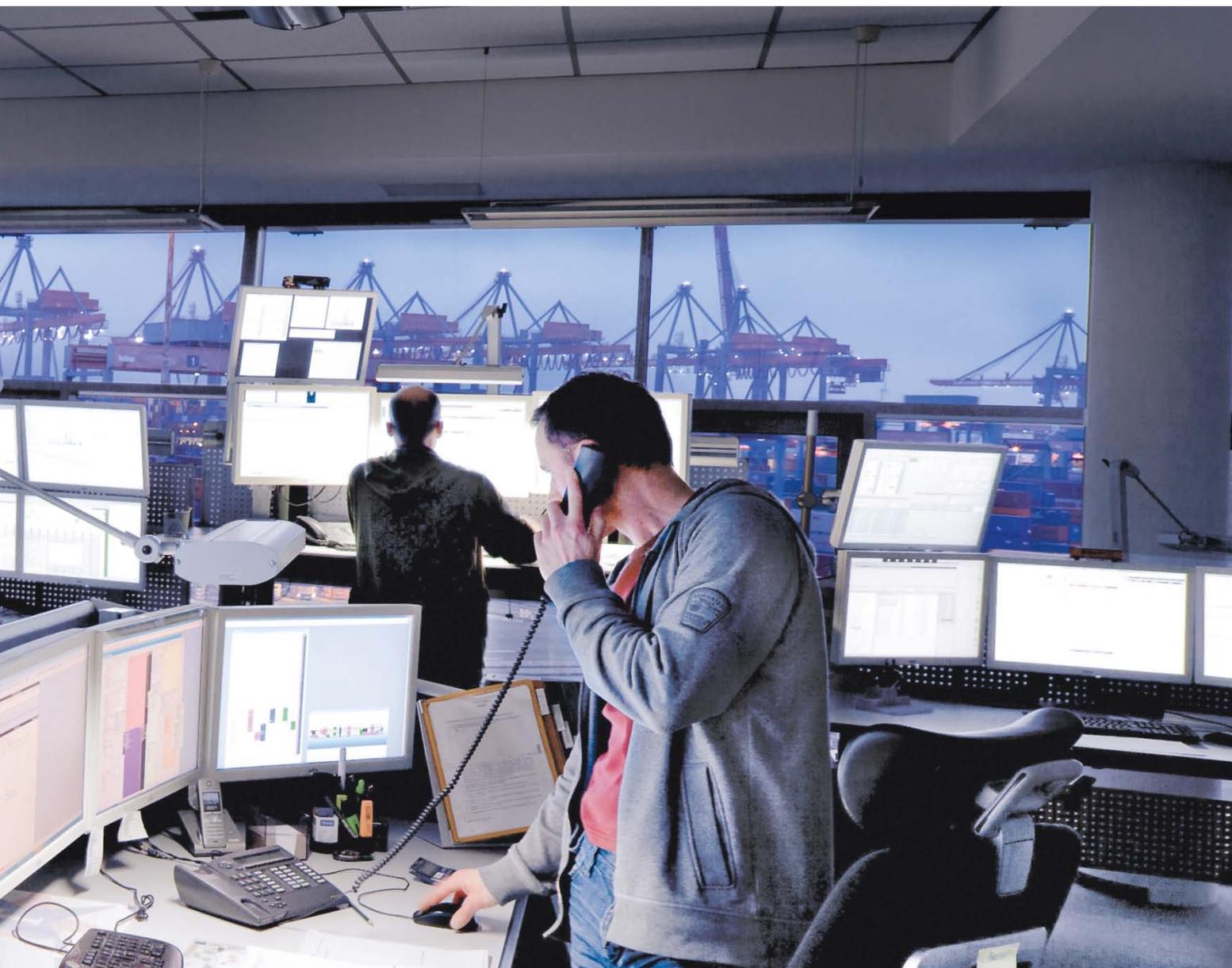
Hamburg ist einer der ungewöhnlichsten Häfen der Welt. Er liegt gut 130 Kilometer vom Meer entfernt elbe aufwärts, inmitten der Metropolregion Hamburg, eines der wirtschaftlich leistungsstärksten Ballungsräume Europas. Deutschlands größter Universalhafen ist, über die Region hinaus, der wichtigste Im- und Exporthafen für die deutsche Wirtschaft und große Teile der europäischen Nachbarstaaten. Das gilt nicht nur für den Umschlag von Containern, die bei der Betrachtung des seeseitigen Außenhandels meist im Mittelpunkt stehen, sondern auch für das wachsende Volumen an großformatigem Schwergut und für Massengüter wie Erze,

Kohle, Mineralöl und Agrarprodukte. Mit Ziel Hamburg können die Güter mit dem Seeschiff weiter ins Binnenland gebracht werden als in jedem anderen Seehafen von Weltrang – oder umgekehrt früher als andernorts von Straße und Schiene aus das ökologisch wie ökonomisch besonders effiziente Verkehrsmittel Seeschiff erreichen. Dabei kommt dem Hafen obendrein zugute, dass Hamburg im Vergleich der großen europäischen Häfen über die besten Eisenbahnverbindungen an die mittel- und osteuropäischen Märkte verfügt. Allerdings muss Hamburgs Hafenvirtschaft Restriktionen ausgleichen, die eine lange Revierfahrt zwangsläufig mit

sich bringt. In den vergangenen Jahren hat sich – auch mit Blick auf die Fahrrinnenanpassung der Elbe – gezeigt, dass die Schiffgrößen und die Güterströme weit schneller wachsen, als die Infrastruktur daran angepasst wird. Das gilt ebenso für den Ausbau von Schienen- und Straßenverbindungen. Die umfassende Modernisierung der Verkehrswege ist in Deutschland in den Fokus von Politik und Wirtschaft gerückt.

Vorfahrt durch Vernetzung

Hamburg hat seinen Marktanteil im Vergleich der Nordrange-Häfen in den letzten Jahren weiter ausgebaut, vor allem beim Containerver-



*Alle Systeme im Blick:
der moderne Leitstand
des Container Terminals
Altenwerder.*

kehr. Ein wesentlicher Grund dafür ist, dass der Hafen der Hansestadt seit Jahrzehnten auf den Ausbau modernster Informationssysteme und auf eine immer bessere Vernetzung der an einer Transportkette Beteiligten setzt. Das wichtigste Beispiel des Jahres 2014 war im April der offizielle Start des neuen „Port River Information System Elbe“ (PRISE) nach einer mehr als einjährigen Erprobungsphase. PRISE ist ein Informationssystem speziell für eine optimierte logistische Erfassung von Großschiffen mit mehr als 38 Meter Breite. Alle Beteiligten im Hafen stellen über PRISE Informationen bereit und arbeiten so zusammen, dass der An- und Ablauf von Großschiffen optimal erfolgt, sodass die Frachter im Hafen so effizient wie möglich abgefertigt werden können. An dem neuen IT-System sind die Hamburg Port Au-

thority, die Hafenterminals, die das Projekt initiiert und finanziert haben, und die Lotsenbrüderschaften Elbe und Hafen ebenso angeschlossen wie die zuständigen Behörden – etwa der Zoll und die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes –, die Schlepperdienste und die Festmacherunternehmen, die Reedereien und Schiffsmakler sowie das Automatische Identifikationssystem AIS für Seeschiffe. Jeder Schiffsanlauf wird für die Teilnehmer von PRISE so wesentlich transparenter.

Mit intelligenter Technik erfolgreich gegen Engpässe

Und das ist auch nötig: Immer mehr große Schiffe mit steigenden Ladungsmengen werden im Hamburger Hafen in einem sehr knappen Zeitrahmen abgefertigt.

„Der Burchardkai begann 1968 als Hamburgs erster Terminal Container umzuschlagen. An den damals neuen Containerschiffen wurden im Normalfall vielleicht 300 Boxen bewegt. Bei einem Großcontainerschiff werden heute mehr als 6.000 Container ent- und beladen“, sagt HHLA-Vorstand Dr. Stefan Behn. Die Containerterminals müssen ihre Lagerkapazitäten und ihre vorhandenen Reserveflächen heutzutage wesentlich exakter planen als früher. Wenn es zu Verzögerungen kommt, etwa durch wetter- oder fahrplanbedingte Verspätungen von Containerschiffen, müssen alle Beteiligten der Logistikkette das möglichst schnell und reibungslos ausgleichen. Zwei Schiffe mit einer addierten Gesamtbreite von mehr als 90 Metern dürfen sich auf dem Abschnitt zwischen Störmündung und Hamburger Landesgrenze aus

nautischen Gründen nicht begegnen. Um diesen Engpass aufzulösen, soll im Rahmen der Fahrrienenanpassung eine sogenannte Begegnungsbox geschaffen werden. Das ist vor allem für die Containerschiffahrt wichtig: Von den 9.681 Schiffsanläufen im Jahr 2013 wurden 4.922 Anläufe von Containerschiffen registriert. Darunter sind, besonders auf den Asien-Europa-Linien, immer mehr Großschiffe, die derzeit dem Begegnungsverbot unterliegen. Solche Großschiffseinheiten exakt abzufertigen und Verspätungen ausgleichen zu können, ist eine wachsen-

de logistische und ökonomische Herausforderung. „Der Hamburger Hafen ist daher auf innovative IT-Technologien wie PRISE angewiesen, wenn er seine Wettbewerbsposition als Welthafen halten und ausbauen will“, sagt Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch. „PRISE verbessert den Verkehrsfluss im Hafen und auf der Elbe.“

Bessere Vernetzung ermöglicht mehr Wachstum

Das Hamburger Softwareunternehmen DAKOSY AG hat die Software für PRISE entwickelt und betreibt

das System. DAKOSY hat auch das Port Community System für den Hamburger Hafen aufgebaut. Gegründet im Jahr 1982 von Unternehmen der Hafenwirtschaft – von Linienagenten, Spediteuren und Umschlagunternehmen – führte DAKOSY mit seinen 160 Mitarbeitern schon in der Frühzeit der digitalen Informationstechnologie permanent neue Logistikplattformen und elektronische Dienstleistungen für die an den Umschlagprozessen beteiligten Unternehmen und Behörden ein.

Das trug erheblich dazu bei, die Voraussetzungen für einen rasant



Logistikkette: Feederschiffe wie das im Vordergrund sind ein wichtiges Verkehrsmittel für die Weiterverteilung der in Hamburg auflaufenden Container.



© Shutterstock/Frank Gaertner

wachsenden Güterumschlag in Containern zu schaffen. Das Port Community System von DAKOSY macht den Weg der Güter entlang der Logistikkette für alle Beteiligten transparent. Nur so kann die Effizienz bei ihrer Bearbeitung weiter gesteigert werden, sei es bei Zollformalitäten, der Sicherung von Gefahrgütern, bei der Kapazitätsplanung von Transport- und Lagerunternehmen. Herausragend wichtig ist dabei mittlerweile das Port Community System für die schnelle und effiziente Abwicklung von Warenimporten und -exporten. Über das Rechenzentrum von DAKOSY sind mehr als

2.200 Teilnehmer vernetzt: Reedereien und Schiffsagenten, Importeure und Exporteure, Zoll, Wasserschutzpolizei und Feuerwehr, Spediteure, Terminalbetreiber, Eisenbahnunternehmen und Trucker, Handelshäuser und Markenartikler. „Die Vernetzung von Informationen ist essenziell für die Zukunft des Hamburger Hafens“, sagt Wirtschaftssenator Horch.

Eine intensivere Vernetzung zum Wohl des gesamten Hafens, das war auch das Motiv zur Gründung der Feeder Logistik Zentrale (FLZ). Gestartet im Jahr 2004 als Pilotpro-

jekt am Container Terminal Tollerort der HHLA, gründeten die Hamburger Terminalbetreiber HHLA und EUROGATE 2009 ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem die HHLA 67 Prozent und EUROGATE 33 Prozent der Anteile hält. Die FLZ mit Sitz auf dem HHLA Container Terminal Tollerort ist an sieben Tagen in der Woche 24 Stunden am Tag besetzt. Die insgesamt zwölf Mitarbeiter koordinieren jährlich mehr als 5000 Terminalanläufe. Die Feeder-Zubringerschiffe – vor allem für die Ostsee-Verkehre legen – bevor sie Hamburg wieder verlassen, zum Laden meist an mehreren Terminals



Pilotprojekt BESIC: Auf dem Container Terminal Altenwerder werden seit 2013 automatisierte Schwerlastfahrzeuge erprobt, deren Batterien mit überschüssigem Ökostrom aufgeladen werden.

an, und das meist sehr kurzfristig. Früher organisierten die Feeder-Reedereien und die Terminals das für jeden Zubringer separat. Das allerdings wäre unter den komplexen Abläufen eines wachsenden Hafens heutzutage nicht mehr zeitgemäß. Die Feeder Logistik Zentrale wird von der gesamten Hafenwirtschaft als Ergänzung von hoher Effizienz gelobt. „Durch die Arbeit der Feeder Logistik Zentrale wird die Nutzung der Hafeninfrastruktur optimiert“, sagt Hafenskapitän Jörg Pollmann. „Die Feeder Logistik Zentrale entlastet hoheitliche Stellen wie die Nautische Zentrale des Oberhafenamts davon, die Rotation der Feederschiffe im Hafen selbst zu koordinieren. So können wir uns auf unsere Kernaufgaben konzentrieren.“ Zusätzlich zur Abstimmung der eher kleinen übernimmt die Zentrale auch die Übersicht über die ganz großen Schiffe im Rahmen der Nautischen Terminal Koordination. Die wachsende Zahl immer größerer Containerschiffe, aber auch die zahlreichen großen Massengutfrachter und perspektivisch auch Kreuzfahrtschiffe im Hafen erfordern eine noch bessere Kommunikation. Das gilt für die Manöver innerhalb des Hafens sowie für den Engpass am Übergang vom Hafen zur Unterelbe. Die Mitarbeiter der Nautischen Terminal Koordination erkennen frühzeitig mögliche Wechselwirkungen bei der Abwicklung von Großschiffsanläufen und entwickeln operative Lösungsvorschläge.

Bei allen Effizienzgewinnen in den logistischen Abläufen geht es im Hamburger Hafen immer auch um die Einsparung von Energie. Die Hansestadt, so das erklärte politische Ziel, will bis zum Jahr 2050 gut 80 Prozent ihres Energiebedarfs aus erneuerbaren Energien decken. Der Hafen ist der wirtschaftliche Motor

Vorrang für erneuerbare Energien

der Stadt und zugleich auch ihr größter Energieverbraucher – aber auch das prominenteste Schaufenster, um die vielen unterschiedlichen Wege hin zu einer Energiewende zu demonstrieren. Windturbinen, wie etwa auf dem Terminal von EUROGATE, liefern regenerativ erzeugten Strom auf den extrem knappen Flächen in der Hamburger Innenstadt. Ihre Zahl soll in den kommenden Jahren noch steigen. Die Möglichkeiten, im Hafen Energie einzusparen, sind immens – durch den Einsatz neuer Technologien, aber auch die verbesserte Koordination von Land- und Seeverkehr und von Verkehrsflüssen innerhalb des Hafenareals.

Zwei Projekte stachen in den vergangenen Monaten besonders hervor: Auf dem Container Termi-

Selbstfahrende Elektrotransportfahrzeuge mit Batteriebetrieb

*Faktor Mensch:
Die Technisierung des Hafens funktioniert nur mit hoch qualifizierten Mitarbeitern.*



nal Altenwerder testet die HHLA seit 2013 ein neues System mit dem Namen BESIC (Batterie-Elektrische Schwerlastfahrzeuge im Intelligenten Containerterminalbetrieb). Auf dem hochautomatisierten Terminal werden die Container von transpondergesteuerten Schwerlastfahrzeugen, den sogenannten AGV, vom Kai ins Blocklager transportiert. Zehn dieser fahrerlosen Transportplattformen fahren mittlerweile im reinen Batteriebetrieb. Die HHLA startete mit dem Hamburger Stromversorger Vattenfall und anderen Partnern ein Pilotprojekt, um die Batterien der AGV genau dann zu laden, wenn besonders viel Ökostrom, etwa aus regionalen Windkraftwerken, im Netz zu erwarten ist. Die Projektpartner erhoffen sich davon vielfältige Erkenntnisse: für die optimierte Abstimmung von Stromeinspeisung und Stromverbrauch in einem immer stärker regenerativ gespeisten System, für das Flottenman-

agement von Elektrofahrzeugen, besonders von Lastwagen und für die Weiterentwicklung von Batterien. Für den Terminalbetreiber sind die zu erwartenden geringeren Stromkosten besonders attraktiv. Die Speicherung von Strom, vor allem bei einem besonders hohen Angebot etwa an Windenergie, trägt zur Entlastung des Netzes bei. Umgekehrt können mobile Stromspeicher das Netz bei Bedarf theoretisch auch mit stabilisieren – gerade dann, wenn große Batterien aus Lastwagen dafür mit ihrer Kapazität punktgenau zur Verfügung stehen. „Mit diesem Projekt bringen wir die Energiewende voran. Wir zeigen erneut, dass Elektromobilität ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist“, sagt HHLA-Vorstand Dr. Stefan Behn.

Ein gänzlich neues System für den Hamburger Hafen traf Anfang Oktober 2014 in der Hansestadt ein.

Mit der LNG Hybrid Barge wollen der Hamburger Schiffsausrüster Becker Marine Systems und die Reederei AIDA Cruises von 2015 an Kreuzfahrtschiffe in Hamburg mit Hafenstrom versorgen.

Umweltfreundlicher Hafenstrom

Damit werden künftig die Emissionen von Stickoxiden und Schwefeldioxid aus den Schiffsmotoren vermieden. Die Barge ist ein schwimmendes Gaskraftwerk, dessen Motoren von tiefgekühltem, verflüssigtem Erdgas (LNG) angetrieben werden. Am Kreuzfahrtterminal Altona wird zudem von 2015 an der erste stationäre Landstromanschluss der Stadt für Kreuzfahrtschiffe in Betrieb gehen. Beide Technologien machen Hamburgs Hafen international zu einem Vorreiter bei der umweltfreundlichen Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen. ■



BRUNSBÜTTEL PORTS

more than moving

- ▶ Transport
- ▶ Handling
- ▶ Storage
- ▶ Logistics

Multi Purpose Port Elbehafen Brunsbüttel

company of
SCHRAMM
group ■■■■

www.schrammgroup.com



Elbehafen, 25541 Brunsbüttel
Fax: +49 (0) 4852 884-26

Fon: +49 (0) 4852 884-0
info-bp@schrammgroup.de

„Die Anstrengungen tragen Früchte“

Warum für CMA-CGM-Geschäftsführer Reinhard Peschel Hamburg einer der besten Häfen Europas ist.

“



© Franco Zehner

Reinhard Peschel ist Deutschland-Chef von CMA CGM, der mit 443 Schiffen drittgrößten Containerreederei der Welt mit Sitz in Marseille.



Herr Peschel, 2013 haben Sie die 396 Meter lange CMA CGM Alexander von Humboldt – den damals größten Containerfrachter der Welt – in Hamburg im Rahmen einer großen Feier getauft. Politik und Wirtschaft haben das auch als Bekenntnis von CMA CGM zum Hamburger Hafen verstanden. Zu Recht?

Absolut. Wir sind sehr gerne in Hamburg, und mit der Taufe der CMA CGM Alexander von Humboldt wollten wir das der Öffentlichkeit auch zeigen. Die CMA-CGM-Gruppe läuft den Hamburger Hafen seit 1983 an und ist in diesen 32 Jahren zum größten Kunden geworden.



Sind Sie sich denn sicher, dass Sie mit noch größeren Schiffen den Hamburger Hafen künftig überhaupt noch erreichen können? Das Bundesverwaltungsgericht hat ja das Verfahren um die Fahrrinnenanpassung in der Elbe im vergangenen Herbst erst einmal auf Eis gelegt.

Für uns gilt: Die Fahrrinnenanpassung muss kommen! Und eigentlich rechnen auch alle damit, dass sie kommen wird. Dabei ist für uns eine Verbreiterung eigentlich noch wichtiger als die

Vertiefung, denn es gibt zu wenige Möglichkeiten für sehr breite Schiffe, einander zu passieren. Wenn in Zukunft immer mehr besonders große Schiffe Hamburg anlaufen, wird es ohne die geplante Anpassung spürbare Engpässe geben. Es könnte sein, dass wir dann gezwungen sind, unsere Hafenrotationen zu ändern.



Allen Unkenrufen zum Trotz wird Hamburg bislang durchaus auch von den besonders großen Containerfrachtern angelaufen. Ist in der Diskussion um die Fahrrinnenanpassung seitens der Wirtschaft nicht auch ein bisschen Panikmache im Spiel?

Nein. Die Schiffe kommen zwar, aber eben nicht voll beladen, und das kostet richtig Geld. Wenn die Fahrrinne einen Meter tiefer wäre, könnten wir auf unseren großen Schiffen 800 TEU-Container zusätzlich laden!



Wie groß sollen denn die Frachter überhaupt noch werden?

CMA CGM nimmt 2015/2016 sechs 18.000-TEU-Schiffe in Betrieb. Mitbewerber von uns fahren mit

INTERVIEW

19.000-TEU-Frachtern, die ebenfalls Hamburg anlaufen sollen. Wie es im Augenblick aussieht, wird sich der Trend zu größeren Schiffen fortsetzen: Schiffe mit 20.500 oder sogar 22.000 TEU werden schon diskutiert. Die werden dann vielleicht 415 oder 418 Meter lang und auch breiter sein als heutige Schiffe. Der Grund dafür ist einfach: Größere Schiffe sind wirtschaftlicher zu betreiben.



Diese sehr großen Schiffe sind aber auch sehr teuer und haben sehr große Ladekapazitäten, die zu füllen sind. Die Reedereien scheinen auf diese Entwicklung vor allem mit Allianzen zu reagieren. Liegt in diesen Zusammenschlüssen die Zukunft der Seeschifffahrt?

Alle großen Reeder sind Allianzen eingegangen. Auch wir haben uns mit China Shipping und United Arab Shipping zur Ocean Three Allianz zusammengeschlossen. Damit sind wir auch sehr glücklich. Nur ganz wenige kleine Reedereien sind noch nicht solche Kooperationen eingegangen. Unsere Kunden der Ocean Three Allianz werden von dem Know-how und dem Angebot der Gruppe durch kürzere Transitzeiten und eine erhöhte Anzahl der Anlaufhäfen profitieren.



Ihre Reederei hat Ende 2014 die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei (OPDR) erworben, ein alteingesessenes Hamburger Traditionsunternehmen, das im Short-Sea-Segment tätig ist. Wie passt das ins Bild?

Dabei ging es weniger um Größe. Die OPDR war für unser Geschäft vor allem eine sinnvolle Ergänzung. Wir haben mit MacAndrews ein weiteres Unternehmen, das hauptsächlich im Door-to-Door-Geschäft in Europa aktiv ist. Mit der OPDR kommen jetzt noch Marokko und die Kanarischen Inseln dazu, was sich sehr gut mit unserem Service ergänzt. Das passt prima zusammen.



Zurück nach Hamburg: Welche Standortvorteile lassen Sie an diesem Hafen festhalten?

Hamburg ist für uns die wichtigste Drehscheibe in Nordeuropa. Da ist zum einen die äußerst vorteilhafte Lage: Sie können hier mit einem

Großschiff sehr weit in das Hinterland hineinfahren. Dann gibt es hervorragende Verkehrsverbindungen per Bahn, Truck und im geringeren Maße auch mit dem Binnenschiff. Die Hinterlandanbindung und der wirklich sehr gute Service aller Terminals machen auch die im Vergleich zu den Benelux-Häfen spürbar höheren Kosten wieder wett.



Der Hamburger Hafen hat in den vergangenen Jahren sehr viel Geld in intelligente Technologien investiert, die den Hafenumschlag effizienter gestalten sollen. Wie kommt das bei den Reedereien an?

Sehr positiv! Das neue Leitsystem greift, auch die Abfertigung an den Terminals funktioniert deutlich besser, der große Stau des vergangenen Frühjahrs hat sich weitgehend aufgelöst – die Anstrengungen tragen wirklich Früchte.



Die Akzeptanz eines stadtnahen Hafens wie in Hamburg hängt auch von dessen Umweltverträglichkeit ab. Was tut CMA CGM auf diesem Feld?

Die Containerschifffahrt schneidet hier im Vergleich zum Luft- oder Straßenverkehr ohnehin sehr günstig ab. Trotzdem unternehmen wir große Anstrengungen, um noch umweltfreundlicher zu werden. CMA CGM war zum Beispiel die erste Reederei, die Containerböden mit Bambus statt mit Tropenhölzern auslegte. Ein anderes Beispiel ist das Slow Steaming: Wir lassen seit einiger Zeit unsere Schiffe langsamer fahren, also mit maximal 14 oder 16 statt wie früher üblich 20 Knoten. Durch diese Maßnahme sparen wir erhebliche Mengen Treibstoff ein und reduzieren gleichzeitig die Emissionen. Wir haben zudem den Wulstbug unserer Schiffe verändert. Er ist viel schmaler als früher. Die Schiffsschrauben, die wir heute einsetzen, sind leichter und besitzen eine andere Form. Spezielle Anstriche tragen ebenfalls zur Einsparung bei. Mit dieser Optimierung bekräftigt die CMA-CGM-Gruppe ihr Umweltengagement. Das Ziel ist eine 50 prozentige Reduzierung der CO₂-Emission pro TEU-km in der Zeit von 2005 bis 2015.

■ INTERVIEW Till Behrend

SIEBEN TAGE UND SIEBEN NÄCHTE EINSATZBEREIT

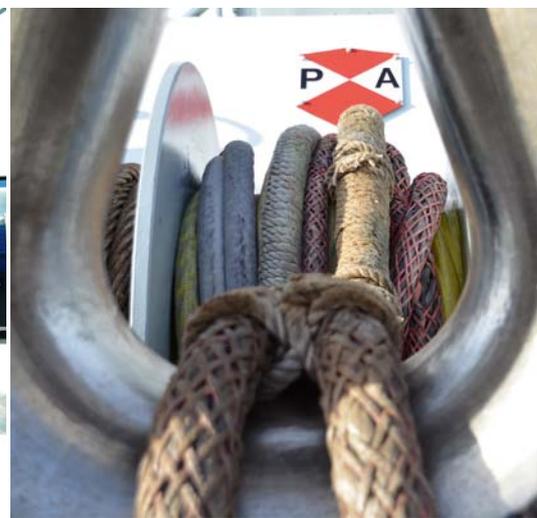
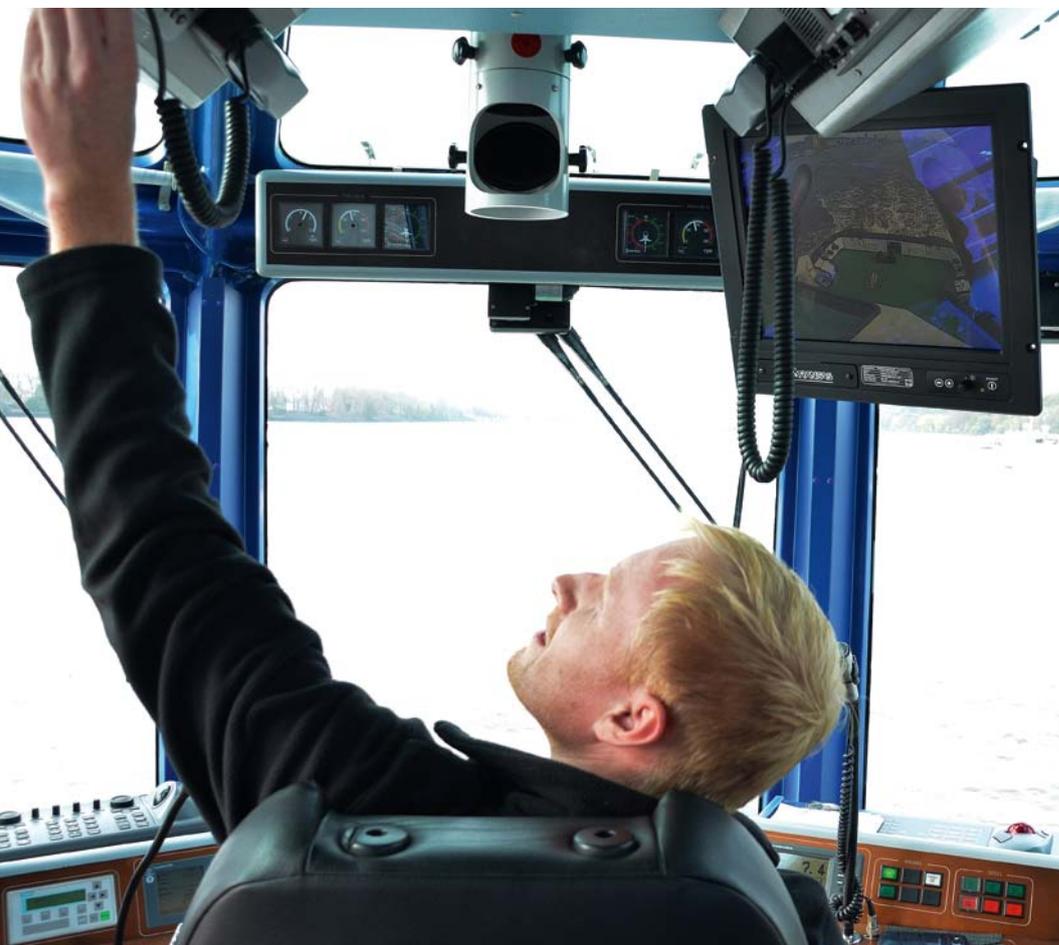
20 Hamburger Schlepper garantieren Service rund um die Uhr. Für ihre Besatzungen sind die Schiffe für die Dauer einer Woche Arbeitsplatz und Wohnung zugleich.

TEXT Till Behrend ■ FOTOS Marc Ihle

„Peter langsam, Peter halb, Peter voll“ – mit ruhiger Stimme gibt der Lotse auf der Brücke des Containerfrachters SCI Nhava Sheva per Funk seine Anweisungen an die Besatzung des Schleppers Peter durch. Die knapp 300 Meter lange Nhava Sheva fährt im Liniendienst zwischen Hamburg, Indien, Sri Lanka und dem Oman. Am EUROGATE Container Terminal im Waltershofer Hafen hat sie Container gelöscht und geladen. Nun will der Kapitän auslaufen – nächste Station Antwerpen.

Die Peter soll das Heck des Frachters kontrolliert vom Kai bugsieren. Ein weiterer Schlepper zieht am Bug der Nhava Sheva. Schlepperführer Udo Post (27)

geht auf volle Fahrt voraus. Die zwei Caterpillar-Maschinen leisten jeweils 2.800 PS. Bei 1.600 Umdrehungen erreichen sie volle Zugkraft. Wie ein kräftiges Kutschpferd wirft sich der Schlepper ins Geschirr und scheint sich kurz aufzubäumen. Die beiden Propeller mit einem Durchmesser von 2,60 Metern drehen sich jetzt 250-mal pro Minute und wühlen das Wasser im Hafenbecken auf. Die 19.000 Euro teure Schlepptrosse aus Dyneema-Kunststoff mit einer Bruchlast von 280 Tonnen spannt sich. Langsam löst sich die Nhava Sheva vom Kai. „Die Peter schafft 70 Tonnen Pfahlzug, das reicht auch für die Elbbegleitung der größten Containerfrachter“, erläutert Schiffsführer Post.



Die Nhava Sheva nimmt langsam Fahrt voraus auf und schiebt sich aus dem Parkhafen. Ihre Besatzung löst die Schleppverbindung. „Tschüss und bis zum nächsten Mal“, verabschiedet sich Post per Funk vom Kapitän und Lotsen des Frachters. Der Decksmann der Peter, Michael Leininger (57), holt mit der großen Winde die Trosse ein. „So eine Dyneema-Trosse hält etwa 1.000 Jobs aus, dann muss sie ausgewechselt werden“, erläutert er.

Die Schiffsuhr zeigt kurz vor 14:00 Uhr, als die Peter mit ihrer Besatzung zur Schlepperstation Neumühlen zurückkehrt. Bei dem ruhigen Wetter war die Nhava Sheva für Post und seine Männer heute ein Routinejob. „Richtig spannend wird es, wenn es dunkel ist, regnet oder schneit und vielleicht auch noch Eisgang herrscht“, erzählt der Schiffsführer. Mit ihren starken Motoren und ihrer extremen Manövrierfähigkeit meistern die Hamburger Schlepper aber auch solche Herausforderungen zuverlässig.

Die Mannschaft der Peter hat jetzt Pause, aber noch lange keinen Feierabend. „Wir sind rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche abrufbereit“, sagt Schiffsführer Post. Die Nhava Sheva war heute schon der vierte Auftrag: „Der Tag begann für uns um 02:30 Uhr mit einem Abhaker am Terminal von EUROGATE“, berichtet der dritte Mann an Bord, Maschinist Werner Rinka.

Auf dem modernen Schlepper des traditionsreichen Hamburger Unternehmens Petersen & Alpers bewohnt jeder der drei Männer eine eigene kleine Kammer. Für jeweils sieben Tage – immer von Mittwoch, 10:00 Uhr, bis zum nächsten Mittwoch, 10:00 Uhr – bilden die drei Besatzungsmitglieder eine kleine Männer-WG. Danach haben sie eine Woche frei. Ausgedehnte Stadtbummel sind in der Dienstzeit kaum drin, denn die Anforderungen kommen mitunter sehr kurzfristig.

Im Hamburger Hafen teilen sich rund 20 Schlepper von sechs Unternehmen die Arbeit. Fünf dieser Spezialreedereien haben sich in der „Arbeitsgemeinschaft der Seeschiffassistenz-Reedereien für den Hafen Hamburg“ zusammengeschlossen: „Wir arbeiten nach dem Taxi-System. Wer einen Job hatte, stellt sich hinten wieder an. Wann der nächste Auftrag kommt, wissen wir immer erst kurzfristig“, erläutert Post. Gekocht und gegessen wird daher in der Regel an Bord. „Nur sonntags gehen wir zum Türken nach Altona, das hat schon Tradition“, erzählt Werner Rinka.

Für den erfahrenen Seemann, der viele Jahre auf großer Fahrt war, ist die anspruchsvolle und abwechslungsreiche Arbeit auf dem Schlepper im Hamburger Hafen „ein Traumjob“. Man nimmt Rinka seine Worte ab: Eigentlich hätte der 65-Jährige im Dezember 2014 in Rente gehen können. „Ich habe aber mit meinem Chef vereinbart, dass ich noch ein bisschen weitermache“, erzählt er lachend. ■

V.l.n.r.: Schlepperführer Udo Post auf der Brücke; Schlepptrosse aus Dyneema; am Heck der Nhava Sheva; Maschinist Werner Rinka; die Peter an ihrem Liegeplatz an der Schlepperstation Neumühlen.

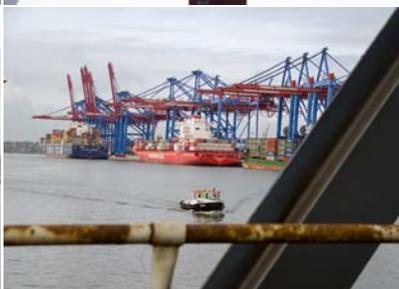
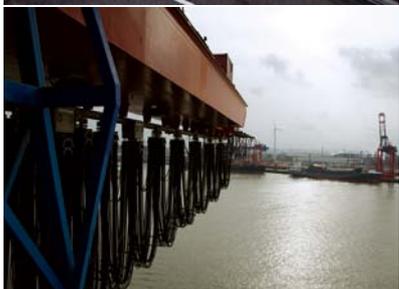




HOCH ÜBER DEM HAFEN

Die Arbeit auf der Containerbrücke ist anspruchsvoll. Teamwork, hohe Konzentration und Feingefühl sind nötig, um die modernen Schiffsgiganten zügig zu laden und zu löschen.

TEXT Till Behrend ■ FOTOS Marc Ihle





Nur für Schwindelfreie: Christian Semprichs Arbeitsplatz liegt 37 Meter über dem Boden. Der Glasboden seiner Kanzel gibt den Blick frei auf die Ladung.

erster Hand erlebt. „Früher kam vor allem viel Stückgut. Die Arbeit war physisch sehr hart. Die Schiffe hatten noch Liegezeiten von bis zu sechs Wochen“, erinnert er sich. Heute bleibt ein modernes Containerschiff maximal etwa 48 Stunden im Hafen.

507 besonders große Containerschiffe mit Stellplatzkapazitäten von 10.000 TEU und mehr liefen 2014 den Hamburger Hafen an. Anfang 2015 machte der erste 19.000-TEU-Frachter mit einer Länge von mehr als 400 Metern hier fest. Der Hamburger Hafen hat sich mit der Installation modernster Brücken rechtzeitig auf diesen Trend eingestellt. Sowohl HHLA als auch EUROGATE können heute Schiffe mit bis zu 19.000 TEU abfertigen, auf denen die Standard-Stahlboxen dicht an dicht in bis zu 24 Reihen nebeneinander stehen.

Auf den Containerbrücken teilen sich jeweils zwei Mann die Aufgaben. Der Kranfahrer manövriert seine am Kranausleger fahrende Katze zwischen Kai und Schiff hin und her und steuert per Joystick den großen Spreader, der die Container packt und anhebt. Dabei muss er sich auf seinen Decksmann, der auf dem Schiff steht und ihn per Funk und Handzeichen dirigiert, zu hundert Prozent verlassen können. Vor allem nachts oder bei schlechtem Wetter, wenn die Sicht eingeschränkt ist und der Wind an den Containern zerrt, kommt es auf präzise Zusammenarbeit an: „Es gibt Situationen, da fahre ich praktisch blind, da verlasse ich mich komplett auf den Kollegen an Deck“, erzählt Semprich. Jeweils in der Mitte der Schicht, nach vier Stunden, werden die Positionen gewechselt.

Lange war der anstrengende Beruf eine Männerdomäne. Doch seit 2008 werden im Hamburger Hafen auch Frauen auf Containerbrücken beschäftigt. Eine von aktuell elf Fahrerinnen der HHLA ist Franziska Müller (Foto links). „Ich wollte immer unbedingt im Hafen arbeiten und habe dann erst einmal Bürokauffrau gelernt, weil es damals noch keine Brückenfahrerinnen gab“, berichtet die 28-Jährige. Als sich ihr endlich die Möglichkeit eröffnete, zögerte sie keinen Augenblick und erwarb als erste Frau im Hamburger Hafen das Brückenpatent. Die Arbeit im Team und die täglichen neuen Herausforderungen – „es gibt immer knifflige und schwierige Situationen“ – reizen sie am Brückefahren bis heute besonders. Den Schritt aus dem Büro hinauf in die Glaskanzel hoch über dem Terminal hat Franziska Müller nie bereut. „Ich habe hier im Hafen alle Stationen durchgemacht“, sagt sie und bekennt: „Eine Containerbrücke zu fahren, das ist mein Ding.“ ■

Christian Semprich erreicht seinen Arbeitsplatz 37 Meter über der Elbe mit dem Fahrstuhl. Der 48-jährige Containerbrückenfahrer schwingt sich auf seinen Sessel und startet die Systeme. Aus seiner rundum verglasten Kanzel, der sogenannten Katze, hat Semprich hoch über dem HHLA Container Terminal Burchardkai einen atemberaubenden Panoramablick auf Landungsbrücken, Michel und Elbphilharmonie am gegenüberliegenden Elbufer. Doch Semprich bleibt meist wenig Zeit, die Aussicht auf Hamburgs Wahrzeichen zu genießen, denn die Arbeit auf dem Kran erfordert höchste Konzentration und geschieht oft unter großem Zeitdruck.

Denn im Hamburger Hafen brummt es: Der Containerumschlag auf den Terminals der beiden großen Betreiber Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und EUROGATE bewegt sich auf Rekordniveau. Fast zehn Millionen Container wurden 2014 im Hamburger Hafen bewegt. An 360 Tagen im Jahr herrscht Betrieb rund um die Uhr. Und die Schiffe, die hier in kürzester Zeit geladen und gelöscht werden, werden immer größer.

Christian Semprich, der seit 30 Jahren Hafendarbeiter ist, hat den Strukturwandel im Hafenumschlag aus



PETER PICKHUBENS PINNWAND



© Achim Multhaupt

Wie kann man auf einem Containerschiff mitfahren?

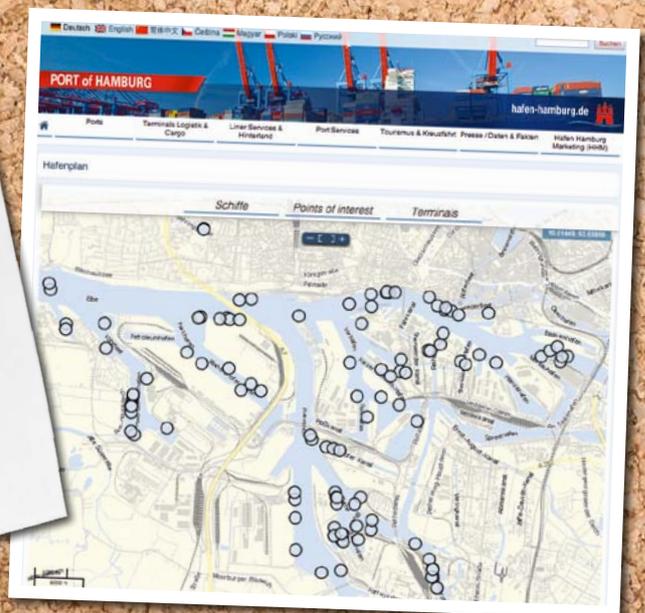
Wer schon immer mal hautnah das tägliche Leben auf See erleben wollte, kann bei einigen Reedereien eine Mitfahrt auf einem Frachtschiff buchen. Ob bei einer Reise durch Nordeuropa, nach Südafrika oder in die Karibik – auf einem Frachtschiff dreht sich alles darum, die Ladung an Bord unbeschädigt und pünktlich an ihren Bestimmungsort zu transportieren. In der Regel bleibt aber genug Zeit, um sich auch mal in der Stadt umzusehen, während das Schiff in den Häfen be- und entladen wird. Wer Wellness- und Animationsprogramm, Luxussuiten oder ein

Captain's Dinner erwartet, ist allerdings besser auf einem Kreuzfahrtschiff aufgehoben.

Auf der Seite des Verbands Deutscher Reeder findet sich eine Übersicht über die Anbieter von Frachtschiffreisen: www.reederverband.de/de/service/frachtschiffreisen

Welche Schiffe liegen gerade im Hamburger Hafen?

Im Hafenplan auf www.hafen-hamburg.de/hafenplan können alle Schiffe von der Elbmündung bis zum Hamburger Hafen in Echtzeit verfolgt werden. Ein Klick auf das Schiff liefert Fotos, Stammdaten und Informationen zur Reiseroute. Wann die Queen Mary 2 oder das größte Containerschiff der Welt das nächste Mal nach Hamburg kommen, verraten die Segellisten auf der Seite.





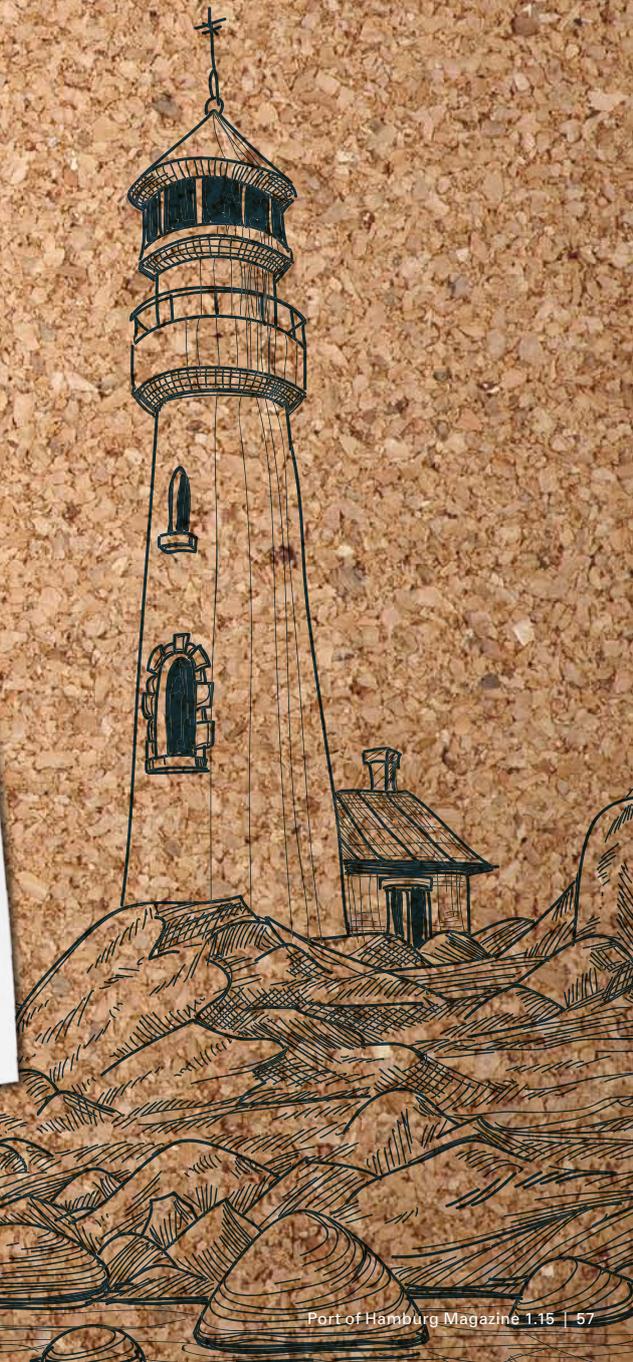
© Hafenloisverbandschiffahrt Hamburg

Wie wird man eigentlich Lotse?

Die Ausbildung zum Lotsen bietet gute Entwicklungsmöglichkeiten in einem internationalen Umfeld. Und Nachwuchs ist gefragt! Wer Lotse werden möchte, hat einen spannenden Karriereweg vor sich: Voraussetzung für die Ausbildung zum Lotsen ist das Patent für „Kapitäne auf großer Fahrt ohne Einschränkungen“.

Das können Berufs- oder Quereinsteiger an einer Seefahrt- oder Fachhochschule erwerben. Darüber hinaus muss der Lotsennachwuchs zwei Jahre in verantwortlicher Position an Bord eines Seeschiffes tätig gewesen sein. Dann kann er die achtmonatige Ausbildung in dem jeweiligen Revier seiner Wahl beginnen, die mit einer Prüfung bei der GDWS endet. Nach fünf Praxisjahren auf verschiedenen Schiffsgrößen erhalten die Lotsenanwärter schließlich die Zulassung zum Lotsen ohne Schiffsgrößenbegrenzung.

Weitere Informationen unter www.bundeslotsenkammer.de.



Seeseitiger Außenhandel im Fokus

Synergieeffekte nutzen, Ressourcen bündeln, in wichtigen Märkten präsent sein – das weltweite Netzwerk von Hafen Hamburg Marketing e.V. ist die Basis für das Vereinsziel: die erfolgreiche Vermarktung und Positionierung des Hamburger Hafens im internationalen Umfeld.

Besonders wichtig dabei sind unsere 14 Repräsentanzen, die sich für die Interessen des Hamburger Hafens und unserer Mitglieder im In- und Ausland engagieren. Sie sind in der Seehafenverkehrswirtschaft gut vernetzt und verfügen in ihren Marktregionen über ausgezeichnete Kontakte zu Unternehmen aus Industrie und Handel, der Transport- und Logistikbranche, Wirtschaftsorganisationen sowie politischen Entscheidungsträgern.

Als zentrale Anlaufstelle informieren wir nationale und internationale Hafenkunden über die Leistungsfähigkeit des Hamburger Hafens. Mit einer Vielzahl von Marketingaktivitäten, wie Marktforschung, Messebeteiligungen und Fachveranstaltungen, Programmen für Fachdelegationen, Publikationen, Pressearbeit und Internetservices, stärken wir täglich die Wettbewerbsposition von Deutschlands größtem Universalhafen.

Hafen Hamburg Marketing e.V.

Pickhuben 6, 20457 Hamburg, Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de, Web: www.hafen-hamburg.de



Immer gut versorgt mit den PORTnews

Mit den PORTnews bleiben Sie immer auf dem neuesten Stand. Alle zwei Wochen erhalten Sie Informationen rund um Hafen- und Logistikthemen in Hamburg und der Region – kostenlos und digital. Registrieren Sie sich unter: www.hafen-hamburg.de/content/portnews

Dienstleister-Suche leicht gemacht mit PORTlog

Mit PORTlog finden Sie mit wenigen Klicks die passenden Anbieter für Transporte, Umschlag, Lagerung und weitere Dienstleistungen in Hamburg, der Metropolregion und entlang der Transportkette. Überzeugen Sie sich selbst auf: www.portlog.de

Alle Liniendienste via Hamburg im Überblick

Welche Reedereien fahren z. B. von Hamburg nach Südafrika oder China? In der Liner Services Datenbank finden Sie alle Linienverbindungen von Hamburg zu den Häfen der Welt sowie weitere Umladungsmöglichkeiten und Kontakte zu rund 100 Agenturen und Linienreedereien. www.hafen-hamburg.de/linerservices

Impressum

Das Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafen Hamburg Marketing e.V.

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe 1.15:** Bengt van Beuningen, Sabine Zilski, Hafen Hamburg Marketing e.V., RAIKESCHWERTNER GmbH ■ **Konzept/Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe 1.15:** RAIKESCHWERTNER GmbH ■ **Layout, Ausgabe 1.15:** SPIDER DESIGN GmbH ■ **Druck, Ausgabe 1.15:** Ernst Kabel Druck GmbH ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe 1.15:** RAIKESCHWERTNER GmbH ■ **Englische Adaption, Ausgabe 1.15:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 10.000 Exemplare deutsch, 5.000 Exemplare englisch. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: info@hafen-hamburg.de.



www.hafen-hamburg.de
www.portofhamburg.com



Hafen Hamburg Marketing





MARITIME

PUT THE FUTURE OF YOUR FLEET IN SAFE HANDS

As your classification partner, our extensive maritime expertise, technical knowledge and regulatory foresight will help to ensure that your fleet meets the demands of the future. Our aim is safety, compliance and optimal operational performance throughout the lifetime of your

vessels, benefitting your business and the maritime industry as a whole. With DNV GL your fleet is in safe hands. Can you afford anything else?

[Learn more at **dnvgl.com/maritime**](https://www.dnvgl.com/maritime)