HAMBURGER HAFEN

SCHIFFFAHRT IM BLICK

PORT OF HAMBURG
Magazine 2.15

Liebe Leserinnen und Leser,

zuerst bedanken wir uns für die vielen Glückwünsche zum neuen Port of Hamburg Magazine. Wir freuen uns sehr darüber, dass die erste Ausgabe des neuen Magazins bei unseren Mitgliedern, Hafenkunden sowie Partnern und Freunden des Hamburger Hafens in aller Welt so positiv angenommen wurde. Mit der zweiten Ausgabe legen wir gleich in der neuen Aufmachung nach und haben uns mit dem Schwerpunkt „globale Linienschifffahrt“ ein besonders spannendes Themenfeld für Sie ausgesucht. Die Wahl fiel uns nicht schwer, weil unter anderem in der ersten Jahreshälfte vielfältige Fragen zur Schifffahrts- und Hafenentwicklung die zahlreichen Fachveranstaltungen in Hamburg prägten. So war die HPA im Juni Gastgeber der 29. World Ports Conference der IAPH und im April trafen sich Experten der maritimen Wirtschaft auf der Global Liner Shipping Conference.

Im Interview mit Rolf Habben Jansen, Vorstandsmitglied von Hamburgs Traditionsreederei Hapag-Lloyd, berichten wir unter anderem über die ersten Erfahrungen nach dem Zusammenschluss mit der chilenischen Reederei CSAV und die Flottenpolitik von Hapag-Lloyd. In einem weiteren Beitrag geben uns Experten einen Einblick in den Bereich Schiffsumbauten und Nachrüstungen von Handelsschiffen. Mit der Frage „Sind Schiffe fotogen?“ beschäftigen wir uns in einer Reportage über den bekannten Shipspotter Thomas Kunadt, der kaum ein Schiff unfotografiert an sich auf der Elbe vorbeiziehen lässt.

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

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

Ingo Egloff *Axel Mattern*

WARUM DER TREND ZUM GRÖSSEN-WACHSTUM DER CONTAINERSCHIFFE ANHÄLT UND WIE REEDER UND HÄFEN DAMIT UMGEHEN

Achim Multhaupt

Mehr als 500 Ultra Large Containerships (ULCS) mit Stellplatzkapazitäten von über 10.000 TEU liefen im letzten Jahr den Hamburger Hafen an.

SCHRAMM
Ports & Logistics

"EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER HÄFEN UND LOGISTIK PROVIDER"

BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel
Telefon: 04852 884-0
Fax: 04852 884-26
info-bp@schrammgroup.de
www.schrammgroup.de

GLÜCKSTADT PORT
more than moving

RENDSBURG PORT

Inhaltsverzeichnis

02 Editorial

06 Potenziale und Perspektiven der Linienschifffahrt
Bei einem moderaten Nachfragewachstum auf den Haupthandelsrouten wird es aufgrund des Rekordniveaus an neuen Schiffsablieferungen für die Gesellschaften schwer, positive Unternehmensergebnisse zu erreichen

12 Interview – Entwicklung der Containerschifffahrt
Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG, rechnet mit einer weiteren Konzentration in der globalen Containerschifffahrt

16 Umwelt & Technik – Schiffsoptimierung
Um im Wettbewerb bestehen zu können, bringen Reeder ihre Bestandsschiffe mit moderner Technik auf den aktuellen Stand – das spart Brennstoff und ist gut für die Umwelt

20 Aktuell – smartPORT-Konzept auf der IAPH
Der Hamburger Hafen präsentierte sich Anfang Juni eine Woche lang unter dem Motto „City of Hamburg – Calling at the smart PORT“ auf der weltweit bedeutendsten maritimen Konferenz

24 Arbeitsplatz Hafen - Das große Puzzle der Schiffsplanung
Schiffsplaner finden für jeden Container den richtigen Platz an Bord

28 Planung & Steuerung – Anlaufplanung von Großschiffen
Seit Jahren steigt die Zahl der sehr großen Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen. Von einer optimierten betrieblichen Koordination profitieren alle an der Transportkette Beteiligten

32 Leben – ein Tag mit einem Shipspotter
Thomas Kunadt hat seine Leidenschaft zum Beruf gemacht – seit 19 Jahren fotografiert er Schiffe in Hamburg und der Welt

36 Pinnwand – Peter Pickhuben
Eine Hafenmöwe mit Insiderkenntnissen gibt Auskunft

38 Intern – Hafen Hamburg Marketing e.V.
Seeseitigen Außenhandel im Fokus

38 Impressum

Glaubitt

Das Größenwachstum in der Containerschifffahrt hält unvermindert an. Dominiert werden die Auftragsbücher von Großcontainerschiffen mit mehr als 10.000 TEU.

Potenziale und Perspektiven der Linienschifffahrt

Das Jahr 2015 bringt für Linienreeder vor allem eine Herausforderung: Bei einem moderaten Nachfragewachstum auf den Haupthandelsrouten wird es aufgrund des Rekordniveaus an neuen Schiffsablieferungen für die Gesellschaften schwer, positive Unternehmensergebnisse zu erreichen. Daher wird sich auch die Bündelung von Kräften der führenden Linienreeder fortsetzen und könnte sogar den Hinterlandverkehr erfassen. Kleinere Unternehmen im Markt bleiben unter Druck. Ein verbessertes Kapazitätsmanagement ist gegenwärtig gefragt.

TEXT Jens Schlegel

Viele Akteure innerhalb der Lieferkette werden durch wachsende Ladungsmengen auf signifikant größeren Schiffen vor wachsende Herausforderungen gestellt, allen voran Hafenbetreiber und Umschlagunternehmen: Häfen baggern Hafenzufahrten und Liegeplätze aus und passen Drehkreise an. Terminals müssen in größere Containerbrücken investieren, um die äußersten Reihen und die höchsten Lagen zu erreichen, sowie Abläufe effizienter gestalten und mehr Personal einsetzen, damit häufiger auftretende Spitzenbelastungen abgearbeitet werden und die Schiffe dennoch ihre Liegezeiten einhalten können. Die Infrastruktur muss sich also an größere Schiffe anpassen – und das auch bei der Hinterland-Anbindung. Aber auch umgekehrt beeinflussen die Gegebenheiten in den Häfen die Schiffsdesigns: Weil sich die Suprastruktur mittelfristig einfacher anpassen lässt als die Infrastruktur, werden die großen Containerschiffe bisher tendenziell breiter, aber nicht länger und tiefgehender.

Größenwachstum in der Containerschifffahrt setzt sich fort.

Das Größenwachstum in der Containerschifffahrt hält unvermindert an. Dominiert werden die Auftragsbücher von Großcontainerschiffen mit mehr als 10.000 TEU. Zirka 150 von 450 Bestellungen sind in diesem Segment beauftragt worden. Bei der bestellten Tonnage ist der Anteil 60 Prozent auf der Basis nominaler TEU. Durch den Einsatz von immer größeren Schiffen erwarten die Reeder Skaleneffekte, weitere Kostenvorteile sowie weniger Umweltbelastung. Gleichzeitig wurde erkannt, dass all die in kürzestem Zeitraum ausgelieferten Neubauten zu einer Überkapazität an Schiffen auf dem Markt geführt haben, da sich der Welthandel aufgrund der Wirtschaftskrise nicht so dynamisch entwickelt hat, wie zur Zeit der Auftragserteilungen angenommen. Daher wurden im letzten Jahr auch Ablieferungstermine in die nächsten Jahre verlegt.

Die Flotte zellulärer Containerschiffe wuchs im Jahr 2014 um 6,3 Prozent auf 18,37 Millionen TEU. Insgesamt wurden in dem Jahr Neubauten mit Kapazitäten von 1,47 Millionen TEU abgeliefert. Überwiegend durch Verschrottungen wurde im gleichen Zeitraum eine Kapazität von 394.000 TEU aus dem Markt genommen.

Die Auftragsbücher waren zum Jahreswechsel mit Containerschiffen einer Stellplatzkapazität von 3,39 Millionen TEU gefüllt. Dies entspricht einem Anteil von 18,4 Prozent an der bestehenden Flotte.

HHM/Glaubitt

Mit 400 Metern Länge ist die CSCL GLOBE so lang wie vier Fußballfelder. Sie bietet Platz für 19.100 Standardcontainer.

Die CSCL GLOBE hat im Januar 2015 erstmals in Hamburg festgemacht. Sie war zu dem Zeitpunkt das größte Containerschiff der Welt.

Bei den derzeit stattfindenden Veränderungsprozessen im Seetransport kann allerdings beobachtet werden, dass große Schiffe

- nicht voll ausgelastet werden,
- in weniger geeigneten Fahrtgebieten eingesetzt werden und
- Häfen mit Restriktionen anlaufen.

Dies wird sich voraussichtlich in einigen Jahren ändern, sofern Angebot und Nachfrage von Transportkapazitäten auf See wieder ins Gleichgewicht kommen.

Schifffahrtsbranche erwartet positive Wirtschaftsentwicklung.

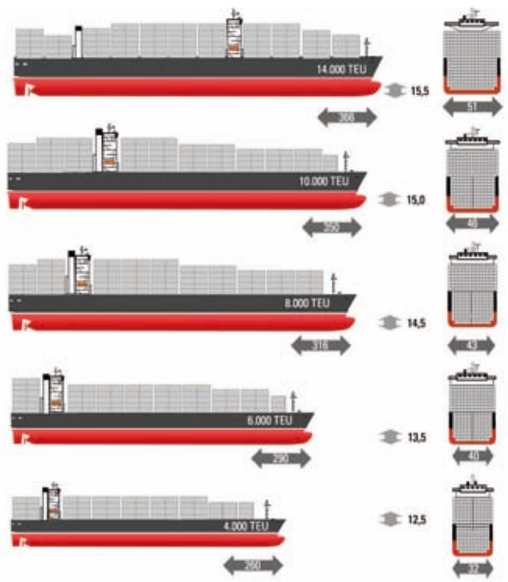
Aufgrund der weltwirtschaftlichen Entwicklunge zeigte sich die Schifffahrtsbranche im letzten Jahr sehr zuversichtlich für eine verbesserte Lage der Schifffahrtsmärkte. Diese Erwartungen haben sich teilweise erfüllt, sind dennoch fragil.

Die immer noch überdurchschnittliche Entwicklung der chinesischen und anderer asiatischer Volkswirtschaften sorgte in 2014 grundsätzlich für eine stabile Nachfrage nach Transportdienstleistungen. Die Schwäche des Euro und steigende Produktionskosten in Fernost dämpfen den Handel von Asien nach Europa lediglich etwas. Nur Japans Wirtschaftsleistung stagniert; das allerdings schon seit Jahren. Die Rückverlagerung von Produktion in näher gelegene Regionen könnte zukünftig zunehmen. Gleichwohl würden dann bisherige Ungleichgewichte im Handel abnehmen und die Auslastungen der Carrier bei den Transporten nach Asien steigen. Der asiatische Markt bleibt unangefochten in jeder Hinsicht der bedeutendste und die Relation Asien-Europa weiter das härteste Wettbewerbsfeld der Containerschifffahrt.

Der Handel zwischen Europa und Nordamerika hat sich in 2014 sehr gut entwickelt. Das Wachstum der Vereinigten Staaten von Amerika hat sich in 2014 stabilisiert, die Geldmenge allerdings auch vervierfacht.

Auf der Suche nach geeigneter Beschäftigung ist hier das Angebot mitgewachsen und im Verlauf des Jahres zeigten sich Tendenzen zu Überkapazitäten. Das mittel- bis langfristige Potenzial der Relation hängt u.a. auch vom geplanten Freihandelsabkommen mit den USA sowie dem Fortgang der interozeanischen Kanalprojekte ab.

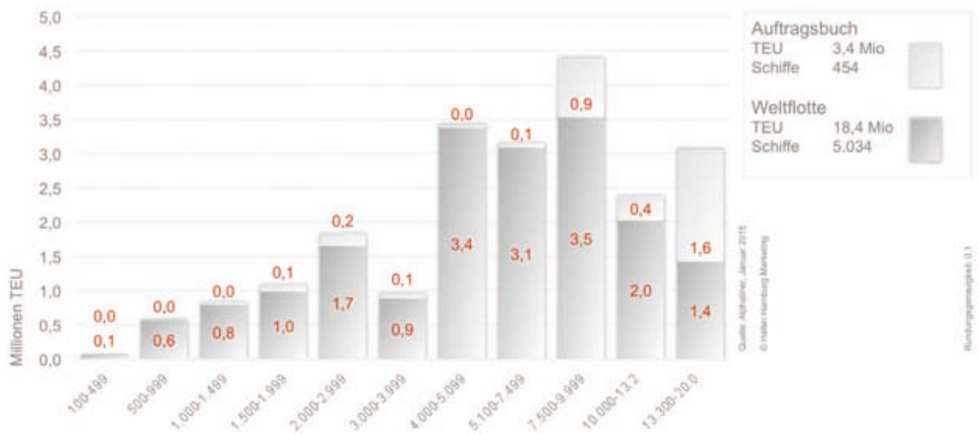
Schiffsgrößenklassen im Vergleich



Viele Länder Mittel- und Südamerikas haben in der ersten Dekade ein kontinuierliches Wirtschaftswachstum erlebt, dass auch während der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise anhielt. Die Wirtschaft in der Region ist in den vergangenen Jahren schließlich etwas langsamer gewachsen. Überdurchschnittliche Wachstumsraten weisen u.a. Panama, Bolivien und Kolumbien auf. In Europa verläuft die Wirtschaftsentwicklung in einigen Teilen stabil, in anderen Regionen besteht noch viel Potenzial für Wirtschaftsreformen. Die entwickelten Länder bleiben insgesamt betrachtet auf dem Erholungspfad. International sollte die Transportnachfrage in den kommenden Jahren weiter leicht zunehmen.

Marktkonzentration durch operative Zusammenschlüsse von Reedern setzt sich fort – Wettbewerb dennoch stark.

Die globale Containerlinienschifffahrt ist auf der Anbieterseite durch verstärkte Kooperationen gekennzeichnet. Dank der operativen Zusammenschlüsse können Carrier ihren Kunden mit gleichem Aufwand mehr Transportmöglichkeiten anbieten. Sie nutzen eigene und fremde Liniennetzwerke damit effizienter. Diese Zusammenschlüsse setzen allerdings immer eine hinreichende Auslastung der Transportkapazitäten voraus. Nachdem im Juni 2014 die chinesische Wettbewerbsbehörde die geplante P3-Allianz im Europa-Fernost-Verkehr untersagt hatte, wurde bereits im Juli die Zusammenarbeit von Maersk Line und MSC im Rahmen des neuen Zusammenschlusses 2M bekannt gegeben. Gewissermaßen als Reaktion darauf tat sich die weltweite Nummer drei der Containerschifffahrt CMA CGM mit den bis dahin unabhängig agierenden Reedereien China Shipping Container Line (CSCL) und United Arab Shipping Corporation (UASC) zur Ocean Three (O3) zusammen. Bereits Anfang 2014 hatte die taiwanische Reederei Evergreen, die Nummer vier in der Welt, ihren Beitritt zum bestehenden Bündnis CHKY (Cosco, Hyundai, „K" Line, Yang Ming) vermeldet. Etwa zur selben Zeit hatte die bis dahin ausschließlich im Asien-Europa-Verkehr aktive G6-Allianz ihre Ausweitung auf die beiden Ost-West-Relationen Transatlantik und Transpazifik erklärt.



Aktuelle Weltflotte und Auftragsbuch bis 2018
Stellplatzkapazität zellulärer Containerschiffe

Somit sind mittlerweile 16 der größten Container-Linienreedereien in Ost-West-Verkehren in Zusammenschlüssen eingebunden.

Im Bereich der Fusionen und Übernahmen sind die Zusammenschlüsse der Hapag-Lloyd mit der chilenischen CSAV sowie von Hamburg Süd mit der ebenfalls aus Chile stammenden CCNI zu nennen. Beide betreffen schwerpunktmäßig den Südamerikaverkehr.

Die Konzentrationsprozesse im Schiffsbetrieb und bei Unternehmen wirken sich auch im weltweiten Ranking aus. Der Marktanteil der globalen Top-20-Carrier wuchs im vergangenen Jahr auf über 86 Prozent an. Dennoch ist die Containerschifffahrt weiterhin von starker Konkurrenz und damit von hohem Kostendruck geprägt. Positive Ergebnisse können Wettbewerber nur bei einer sehr geringen Kostenbasis erreichen. Die vier globalen Allianzen sind operationell, also auf den gemeinsamen Betrieb, ausgerichtet. Im Wettstreit um Marktanteile handeln ihre Partner unternehmerisch eigenständig.

Finanzielle Lage etwas verbessert.

Die Gewinnspannen der Linienreedereien haben sich seit Mitte 2014 verbessert. Erfreulich für die gesamte Schifffahrt war die Kostenentlastung durch stark gesunkene Preise für Bunkeröl. In der zweiten Jahreshälfte 2014 fiel der Preis pro Tonne Schweröl auf ein Niveau von 250 USD. Im Jahr davor lag der Betrag noch bei 600 USD.

Die Modernisierung der Flotten und der Einsatz immer größerer Schiffe haben dazu beigetragen, die Stückkosten von Containertransporten zu senken. Um ein Viertel geringer sind die Kosten pro Box auf einem Containerschiff mit einer Kapazität von 19.000 TEU im Vergleich zu einer 13.000-TEU-Einheit. Die Zukunft wird zeigen, zu welchen Anteilen die Einsparungen bei den Linienreedern verbleiben oder auch zu deren Kunden gelangen.

Die Vielzahl von großen Schiffen führt schon seit Längerem zu einer wasserfallartigen Verlagerung von Tonnage aus den Asien-Europa-Verkehren in andere Fahrtgebiete. Das sogenannte Kaskadieren wird aller Voraussicht nach noch weiter zunehmen. Mittlerweile werden Ultra Large Container Ships (ULCS) aber nicht nur im Asien-Europa-Verkehr eingesetzt; etwa 20 Prozent der abgelieferten Einheiten werden sofort in anderen Relationen betrieben, u.a. im Transpazifik oder zwischen Asien und dem Mittleren Osten. In vielen Fahrtgebieten werden derzeitig die Größenrekorde einzelner Schiffe und ganzer Flotten gebrochen.

Die seit mehreren Jahren praktizierte Strategie der Treibstoffkostenreduzierung (Slow-Steaming) wird von vielen Linienreedern weiter fortgesetzt. Die Unsicherheit über die zukünftige Bunkerpreisentwicklung, der bestehende Kapazitätsüberhang und relativ geringe Kapital- oder Charterkosten von Großcontainerschiffen machen ein schnelleres Fahren wenig attraktiv. Auch operationelle Gründe, wie die sonst anstehende Neuverhandlung von Liegeplätzen unterstützen diese Verhaltensweise. Das niedrige Niveau der Frachtraten gibt zusätzlich wenig Anreiz. Auch würde sich das Problem von Überkapazitäten bei höheren Reisegeschwindigkeiten weiter verschärfen.

Preisdruck weiter hoch.

Die Frachtraten verharrten auf den meisten Handelsrouten auf einem relativ niedrigen Niveau, was auf die weiterhin vorhandenen Überkapazitäten zurückzuführen war. Der Kapazitätsüberhang wurde insbesondere durch ULCS hervorgerufen.

Die Kapazität der unbeschäftigten Schiffe sank in 2014 auf durchschnittlich etwa 380.000 TEU und lag damit deutlich unter dem Vorjahr. Ein Grund war ein Mehrbedarf an Schiffen, hervorgerufen durch das Slow-Steaming sowie den zeitweisen Rückstau in der Abfertigung an Häfen der nordamerikanischen Westküste und in Teilen Südostasiens. Insbesondere Einheiten über 7.500 TEU waren nahezu durchgehend beschäftigt.

Nach Branchenuntersuchungen war die Fahrplantreue in 2014 schlechter als im Vorjahr und lag auf den drei wichtigsten Seefrachtrouten Asien-Europa, Transpazifik und Transatlantik um 60 Prozent. Gegen Ende des Jahres und zuletzt hat sich die Pünktlichkeit besonders auf den Ost-West-Handelsrouten wieder gebessert. Eine Triebfeder könnten die neu arrangierten Partnerschaften sein. ■

Quellen: OECD, IWF, Alphaliner sowie HHM-eigene Datenbanken

Jens Schlegel

ist Manager Marktforschung und Experte für Fragen zu den Themen Schifffahrt und Seehafenhinterland beim Hafen Hamburg Marketing e.V.

- *geboren 1969 in Hamburg*
- *Diplom-Kaufmann mit dem Schwerpunkt Industrielles Management*
- *vor seiner Tätigkeit bei HHM arbeitete er für Unternehmensberatungen*

„In zehn Jahren wird es noch fünf bis sieben wirklich globale Großreedereien geben."

Rolf Habben Jansen, Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG, rechnet mit einer weiteren Konzentration in der globalen Containerschifffahrt.

Hapag-Lloyd

Rolf Habben Jansen ist seit 2014 Vorstandsvorsitzender der Hapag-Lloyd AG.

Herr Habben-Jansen, Sie sind 2014 nach Hamburg gekommen, um Hapag-Lloyd wieder in die Gewinnzone zu bringen. Was hat Sie daran gereizt, das Ruder der größten deutschen Linienreederei zu übernehmen? Was haben Sie seitdem erreicht – wo steht Hapag-Lloyd heute?

Es ist eine tolle Aufgabe und auch eine große Ehre, für so ein Unternehmen zu arbeiten. Ich war immer davon überzeugt, dass Hapag-Lloyd eine großartige Firma ist, die aber noch Verbesserungspotenzial besitzt. Wenn man dann die Möglichkeit erhält, daran zu arbeiten, dann muss man diese Chance auch ergreifen. Unsere Ergebnisse 2014 waren nicht gerade begeisternd. Trotzdem haben wir im vergangenen Jahr schon relativ viel erreicht. Für uns war es entscheidend, die Fusion mit CASV, der größten lateinamerikanischen Reederei, hinzubekommen. Größe ist in dieser Branche nun einmal wichtig. Außerdem haben wir einige andere Programme auf den Weg gebracht, die uns wettbewerbsfähiger machen werden. Die Basis ist also da. Nun müssen wir 2015 und 2016 zeigen, dass sich die Ergebnisse tatsächlich verbessern und dass wir bald wieder in die Gewinnzone zurückkehren werden.

Wann rechnen Sie damit, wieder schwarze Zahlen zu schreiben?

Ich habe schon im Juni 2014 gesagt, dass es unser Ziel sein muss, 2016 wieder schwarze Zahlen nach Zinsen und Steuern zu schreiben. Garantien dafür gibt es natürlich nicht. Aber wir müssen dann wenigstens im Wettbewerbsvergleich deutlich besser dastehen. Für dieses Jahr lautet unser Ziel, im operativen Geschäft ein deutlich positives Ergebnis zu erreichen, also ein Ebit, das deutlich über Null liegt. Das sollten wir auch erreichen.

Wo sehen Sie aktuell noch Verbesserungspotenzial?

Wir haben über die letzten neun Monate vor allem an der Kostenseite gearbeitet. Da können wir uns immer noch verbessern. Stückkosten sind nun einmal unglaublich wichtig in dieser Industrie. Verbesserungspotenzial gibt es aber auch im Vertrieb. Das stoßen wir jetzt gerade an. Wir werden hoffentlich noch in diesem Jahr die ersten Ergebnisse sehen. 2016 sollte das dann wirklich Früchte tragen.

Hapag-Lloyd gilt als eines der ganz großen, hanseatisch geprägten Traditionsunternehmen Hamburgs. Nun steht ein Holländer an der Spitze und eine lateinamerikanische Reederei – die CSAV – mit ihren ganz eigenen Traditionen soll in das Unternehmen integriert werden. Wie verändert das die Kultur von Hapag-Lloyd?

Die Integration des CSAV-Containergeschäftes kommt gut voran. Die neue Organisation steht. Wir sind momentan dabei, sämtliche Geschäftsvorgänge auf das Hapag-Lloyd-System zu überführen. Das wird noch ein paar Monate dauern. Die technische Integration wird Mitte des Jahres fertig sein.

Das bedeutet aber natürlich nicht, dass wir es schon geschafft haben. Wir erleben hier zwei sehr unterschiedliche Firmen mit zwei sehr unterschiedlichen Kulturen. Die müssen wir jetzt auch zusammenbringen und dann an einer neuen gemeinsamen Zukunft arbeiten. Die erste Stufe haben wir dabei sicher schon hinter uns. Wir haben zum Beispiel relativ viele Manager von CSAV auf Leitungspositionen übernommen. Das ist sehr wichtig, damit der Zusammenschluss erfolgreich ist. Wir werden aber noch viel tun müssen, um gemeinsam eine neue Hapag-Lloyd-Kultur daraus entstehen zu lassen. Das wird sicherlich ein paar Jahre dauern. Andererseits sind wir kulturell auch nicht so weit auseinander: Wir arbeiten alle in der Schifffahrt, und unser Geschäft ist ohnehin ein sehr internationales Geschäft. Bei uns arbeiten viele Menschen aus sehr vielen unterschiedlichen Ländern. Wir dürfen nicht nur die Zentralen betrachten.

Trotz des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds mit anhaltend niedrigen Frachtraten, weltweiten Überkapazitäten und den zuletzt tiefroten eigenen Zahlen will Hapag-Lloyd in zunächst fünf neue, große Containerfrachter investieren. Wie passt das zusammen?

Das eine ist nicht ohne das andere zu verstehen. Wir sind gezwungen, die Stückkosten pro transportierten Container weiter zu senken. Das gilt insbesondere für den Verkehr mit Lateinamerika.

INTER VIEW

Ein Niederländer auf der Brücke

Rolf Habben-Jansen steht seit Juli 2014 als Vorstandsvorsitzender an der Spitze der Hapag-Lloyd AG. Zuvor gehörte er seit April 2014 dem Vorstand des Unternehmens an.

- *Der 48-Jährige ist seit rund zweieinhalb Jahrzehnten in der Schifffahrts- und Logistikbranche tätig.*
- *Der Niederländer übernahm zuvor leitende Funktionen bei DHL und war fünf Jahre CEO des weltweit tätigen Logistikunternehmens Damco.*
- *Der Vater von zwei Kindern spricht neben Niederländisch fließend Deutsch und Englisch.*

Im nächsten Jahr wird der neue Panamakanal eröffnet, den Schiffe mit einer Kapazität von bis zu 12.000 TEU passieren können. Dadurch wird es praktisch unmöglich, mit den heutigen Panamax-Schiffen mit ihrer Kapazität von knapp 5.000 TEU noch wettbewerbsfähig zu sein. Deshalb müssen wir investieren und für den Linienverkehr zwischen Europa und Südamerika größere Schiffe kaufen.

Welchen Stellenwert besitzt der lateinamerikanische Markt für Hapag-Lloyd und wie schätzen Sie dessen künftiges Potenzial ein?

Das Lateinamerika-Geschäft ist gerade nach dem Kauf der CSAV sehr wichtig für uns. Es macht rund ein Drittel unseres Gesamtgeschäfts aus. Langfristig glauben wir daran, dass das ein guter Markt ist. Im Moment ist es dort schwierig. Aber das passiert in dieser Industrie manchmal. Manchmal läuft es in einem Fahrtgebiet gut und manchmal läuft es nicht so gut – deswegen müssen wir mittel- und langfristig denken. Und mittel- und langfristig glauben wir an den lateinamerikanischen Markt.

Welcher Markt bereitet Ihnen am meisten Freude?

Im Moment sind der Pazifik und der Atlantik relativ gut. Die machen mir am meisten Freude.

Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd

Ihre neuen Frachter sollen eine Kapazität von 10.500 TEU besitzen. Im China- und Asienverkehr ist das Größenwachstum der Schiffe hingegen schon viel weiter. Geht Hapag-Lloyd diesen Weg mit?

Wir diskutieren mit unseren Allianzpartnern gerade die Flottenplanung für die nächsten fünf Jahre und wir werden noch in diesem Jahr eine Entscheidung treffen. Wenn Sie mich heute fragen, ob Hapag-Lloyd in Großschiffe investiert, ja oder nein, lautet meine Antwort: wahrscheinlich eher ja. Wir reden dabei über Schiffe mit einer Kapazität von 18.000 TEU und mehr.

Eine Möglichkeit, wirtschaftlich effizienter zu fahren und die Stückkosten zu senken, könnten künftig auch autonome Schiffe sein, die im Wesentlichen ohne Besatzung auskommen. Hielten Sie das für eine realistische – und auch wünschenswerte – Entwicklung?

Ich persönlich sehe die Vorteile nicht. Der Anteil der Personalkosten ist in der Containerschifffahrt doch sehr niedrig. Und unter Sicherheitsaspekten ist es sicherlich vernünftig, eine Crew an Bord zu haben. Vielleicht macht das auf Kurzstrecken oder Hafenschuten Sinn. Aber wenn es um den Schiffsverkehr zwischen Fernost und Europa geht, sehe ich das nicht.

Die Containerreedereien befinden sich in einem scharfen Verdrängungswettbewerb. Wer wird am Ende übrig bleiben? Und wo sehen Sie Hapag-Lloyd in zehn Jahren?

Von den global tätigen Reedereien werden in zehn Jahren wieder weniger da sein als heute. Heute haben wir zwischen zehn und 15, die wirklich global tätig sind. Ich denke, in zehn Jahren werden es wahrscheinlich noch fünf bis sieben sein. Wir gehen davon aus, dass Hapag Lloyd dabei ist. Ob wir dann auf Platz drei, vier oder fünf sind, ist nicht so wichtig. Wir besitzen jetzt dank der Fusion mit der CSAV eine Größe, mit der man profitabel sein kann. Jetzt ist unsere erste Priorität, wieder Geld zu verdienen. Das macht es dann auch einfacher, anschließend das Geschäft weiterzuentwickeln. Wir wachsen dabei mit dem Markt, wir werden nicht versuchen, sehr viel schneller als dieser zu wachsen. Unser Fokus liegt auf der Profitabilität und nicht so sehr auf dem Volumenwachstum.

Es fällt auf, dass vor diesem Hintergrund immer mehr Großreedereien immer enger zusammenarbeiten. Hapag-Lloyd hat sich mit anderen Reedereien in der G6-Allianz zusammengetan. Darüberhinaus pflegen Sie auch eine Kooperation mit der Hamburg Süd und CMA CGM. Wie wollen Sie diese weiter ausbauen?

Wir werden gemeinsam die Dienste zwischen Lateinamerika und Asien fahren. Wir werden ein Drei-Loop-System an die Westküste und ein Zwei-Loop-System an die Ostküste haben. Insgesamt fahren dann 53 Schiffe in diesen Diensten, und davon werden 19 von Hapag-Lloyd gestellt, 20 von Hamburg Süd, sieben von CMA CGM und sieben von ein paar Juniorpartnern.

Den Hamburger Hafen stellt das Größenwachstum der Containerfrachter vor große Herausforderungen, denn die Fahrrinne in der Elbe schränkt den Verkehr besonders großer Schiffe ein – zumal die Entscheidung über die geplante Fahrrinnenanpassung immer noch aussteht. Wie gehen Sie und Ihre Partner in der G6-Allianz mit diesen Restriktionen beim Hafenanlauf um? Wie wichtig ist die Fahrrinnenanpassung für Hapag-Lloyd?

Wir sind im Grunde ziemlich zufrieden mit Hamburg. Der Hafen ist sehr produktiv und effizient, und er besitzt gute Hinterland-Verbindungen. Natürlich ist die Fahrrinnenanpassung wichtig, vor allem deren Verbreiterung. Im Augenblick ist es für große Schiffe sehr schwierig, einander zu passieren, weil die Fahrrinne einfach zu schmal ist. Man bekommt es hin, aber das bringt Extra-Kosten,

Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd

und die sind nicht unerheblich. Deswegen hoffen wir, dass, wenn die Fahrinnenanpassung endgültig genehmigt ist, diese dann auch umgehend umgesetzt wird.

Hapag-Lloyd ist in Hamburg am HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) beteiligt. Welche Anforderungen bei der Containerabfertigung im Hafen kommen durch die vermehrt eingesetzten Großcontainerschiffe und die damit in kürzester Zeit an den Terminals umzuschlagenden wachsenden Mengen an Boxen auf die Terminalbetreiber und Reeder zu?

Wir sind mit dem CTA recht zufrieden. Es ist eines der produktivsten Terminals, die es weltweit gibt. Insbesondere sind wir mit der Bahnanbindung sehr zufrieden, die wirklich sehr gut ist. Aber wir spüren, dass das CTA mittlerweile an seine Grenzen stößt. Wir diskutieren gerade darüber, wie wir seine Kapazitäten noch erweitern können. Und natürlich ist es einigermaßen problematisch, dass das Terminal hinter der Köhlbrandbrücke liegt. Solange die Köhlbrandbrücke nicht erneuert wird, kommen die ganz großen Schiffe dort nicht hin. Dieser Zustand wird wohl leider noch viele Jahre dauern.

Ist die Steuerung der Zu- und Ablaufverkehre im Seehafen-Hinterlandverkehr für Sie ein Feld, in dem Sie sich vorstellen können, stärker aktiv zu werden? Bei den Feeder- und Shortsea-Verkehren zeigt Hapag-Lloyd in der Ostseeregion ja entsprechendes Engagement. Planen sie eine Ausweitung dieser Dienste?

Wir sind recht zufrieden mit den Feederdiensten in der Ostsee und ich bin davon überzeugt, dass in den nächsten fünf bis zehn Jahren die innereuropäischen Verkehre schneller wachsen werden als die Verkehre mit den USA, Lateinamerika oder Asien. Im Moment haben wir aber keine konkreten Pläne, hier weiter zu investieren. Unsere erste Priorität ist es, unsere Dienste nach Lateinamerika in Hinblick auf den neuen Panamakanal zu optimieren. Unsere zweite Priorität ist die Ausgestaltung der Zusammenarbeit mit unseren G6-Partnern. Konkret geht es um die Frage, ob wir in sehr große Schiffe investieren wollen, und wenn ja, in wie viele. Diese beiden Fragen müssen wir in diesem Jahr beantworten. Danach können wir uns um die innerregionalen Verkehre kümmern – nicht nur in Europa, sondern auch in Asien und Amerika.

Gegenüber Bahn und Lkw weisen große Seeschiffe beim Transport großer Gütermengen eine sehr gute CO_2-Bilanz auf. Was unternehmen Sie, damit Hapag-Lloyd-Schiffe noch umweltfreundlicher fahren?

Wir haben eine Reihe neuer Schiffe in Dienst gestellt und nehmen in Kürze zwei weitere in Betrieb. Die sind deutlich effizienter und umweltfreundlicher als die alten. Die Neubauten der nächsten Generation, die wir hoffentlich bald bestellen werden, werden noch effizienter werden. Wir investieren aber auch in Retrofits unserer bestehenden Flotte und statten zum Beispiel Schiffe mit neuen Bügen aus. Wenn es uns gelingt, dadurch zehn Prozent Treibstoff einzusparen, hilft das natürlich auch der Umwelt. Mit dem Güterbahnunternehmen DB Schenker haben wir gerade eine strategische Partnerschaft geschlossen, in der wir uns verpflichten, den CO_2-Ausstoß eines jeden für DB Schenker transportierten Seecontainers bis 2020 um sechs Prozent gegenüber 2014 zu senken. Unser Ziel ist es, die CO_2-Emissionen innerhalb der gesamten Transportkette immer weiter zu reduzieren.

Global Player mit großer Tradition

Die Firmengeschichte der Hapag-Lloyd AG reicht bis in das Jahr 1847 zurück.

- *Mit einem Transportvolumen von etwa 7,5 Millionen TEU und rund 200 modernen Schiffen zählt Hapag-Lloyd heute zu den führenden Linienreedereien der Welt.*
- *Das Unternehmen mit Firmensitz Hamburg ist mittlerweile an 600 Standorten in 112 Ländern präsent.*
- *Nach dem Zusammenschluss mit der chilenischen CSAV im Dezember 2014 bietet Hapag-Lloyd weltweit rund 120 Liniendienste an.*

SO GUT WIE NEU – SCHIFFS-OPTIMIERUNG

Um im Wettbewerb bestehen zu können, bringen Reedereien ihre Bestandsschiffe mit moderner Technik auf den aktuellen Stand – das spart Brennstoff und ist gut für die Umwelt.

TEXT Hanns-Stefan Grosch ■ FOTOS E.R. Schiffahrt

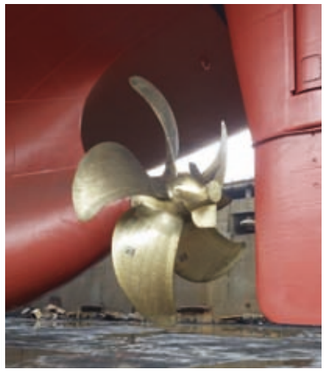
Neue Bugwulste, energie-effizientere Propeller, Anpassungen an der Hauptmaschine oder eine Erhöhung der Ladekapazität – eine Optimierung von Bestandsschiffen ist deutlich effizienter als ein Neubau.

Dass neue Schiffe immer effizienter werden, ist keine Überraschung. Viel bemerkenswerter ist es, wenn ältere Schiffe in Sachen Effizienz kräftig aufdrehen. Besonders ins Zeug legt sich auf diesem Gebiet die Reederei NSB in Buxtehude. Schon fast legendär ist die Umrüstung der MSC Flaminia, die bei einem Brand schwer beschädigt worden war. „Phoenix aus der Asche" titelte die Deutsche Seeschifffahrt, als das Schiff im Sommer 2014 komplett runderneuert wieder seinen Dienst antrat – allein die Installation eines neuen Bugwulstes und eines neuen Propellers bringen nach den Berechnungen der Reederei-Experten eine Brennstoffersparnis von bis zu 12 Prozent. „Wir nutzen die MSC Flaminia auch, um zu demonstrieren, welche Möglichkeiten ein Eco-Design bietet: Nämlich den Fortbestand älterer Schiffe, die an Effizienz mit modernen Einheiten konkurrieren können. Dieses Paket und unser Know-how bieten wir selbstverständlich auch anderen Reedereien an", erklärt Bozidar Petrovic, der als Projektleiter bei NSB die Umbauarbeiten leitete.

Innovatives Konzept für höhere Kapazität und Stabilität

Der neueste Coup der NSB-Techniker ist die Verbreiterung von Panamax-Schiffen. Die waren ursprünglich auf das Format des Panama-Kanals und die seinerzeit üblichen höheren Geschwindigkeiten ausgelegt. Doch der Kanal erreicht durch den aktuellen Ausbau neue Dimensionen – und in Zeiten hoher Brennstoffpreise ist verbrauchsoptimiertes Fahren (Slow-Steaming) angesagt. Die NSB-Experten haben hier ein innovatives Konzept entwickelt, das neben höherer Kapazität sogar Vorteile in Sachen Stabilität bringt. Das funktioniert so: Nach dem Trennen von Vor- und Achterschiff vom Laderaum in einem ausreichend großen Trockendock wird der Laderaum längs geschnitten und auf einem Schwerlastsystem auseinandergezogen. Aufgefüllt wird der dadurch entstandene Leerraum durch quaderförmige Sektionen. „Der Kern unserer Innovation ist, dass wir das Schiff in Bereichen geringerer Beanspruchung schneiden und durch die Verbreiterung sowohl die Tragfähigkeit als auch die Querstabilität signifikant erhöhen", sagt Lutz Müller, der als ehemaliger Technik-Chef von NSB das Projekt mitangestoßen hat.

flyvlm.com
Schon ab 49 euro
One-Way-Flug
Vier renommierte Häfen
Hamburg - Rotterdam
Hamburg - Antwerpen
Hamburg - Southampton
Vier Flüge an allen Arbeitstagen
Super günstige Flüge ohne Zusatzkosten:
Kostenloser Bordservice
Gebührenfreie Sitzplatzreservierung
23 kg aufzugebendes Freigepäck
flyvlm



Die durchschnittlichen Umbaukosten von 600.000 Dollar beim Austausch des Bugwulstes sind bei den aktuell niedrigen Brennstoffpreisen in rund zwei Jahren wieder reingefahren.

Wie viel das bringt, zeigt das Beispiel „MSC Geneva“. Das 2006 in Dienst gestellte Schiff wurde als erstes Schiff bei der HRDD-Werft in China verbreitert. Die Ladekapazität stieg um fast 30 Prozent auf über 6.300 Standardcontainer (TEU). Das Schiff erreicht damit den Energy Efficiency Design Index (EEDI) eines Neubaus. Die Klassifikationsgesellschaft DNV GL hat den Umbau begleitet, der sich innerhalb von drei bis vier Jahren amortisiert haben soll. „Wir glauben, dass das Widening eine Lösung ist, die es zukunftsgerichteten Schiffseignern ermöglicht, ihre Schiffe wettbewerbsfähig am Markt zu halten“, sagt der DNV GL-Containerschiff-Experte Marcus Ihme.

Zu den einfachsten und gängigsten Retrofit-Maßnahmen zählt der Austausch des Bugwulstes. DNV GL habe hier insgesamt schon rund 150 Projekte begleitet, berichtet Jan-Henrik Hübner, Chef der Schiffsberatungssparte bei der Klassifikationsgesellschaft. Die durchschnittlichen Umbaukosten von 600.000 Dollar seien selbst bei den aktuell relativ niedrigen Brennstoffpreisen in rund zwei Jahren wieder reingefahren. Ratsam ist meist auch eine Anpassung der Hauptmaschine an niedrigere Geschwindigkeiten. Hersteller wie MAN Diesel & Turbo und Wärtsilä bieten hierzu Lösungen an.

Auch die Reederei Rickmers hat sich jüngst „aufgrund einer Vereinbarung mit einem Charterkunden“ zur Modernisierung wesentlicher Flottenbestandteile entschieden. Für insgesamt 50 Millionen Dollar erfolgen „unter ganz wesentlicher Kostenpartizipation des Kunden“ Umrüstungen an den entsprechenden Schiffen. Zu den Maßnahmen zählen auch hier die Erneuerung des Bugwulstes und der Austausch des Propellers. Außerdem soll die Containertragfähigkeit erhöht werden. Die Charterer beteiligen sich an den Umbaukosten, weil sie von der niedrigeren Brennstoffrechnung profitieren.

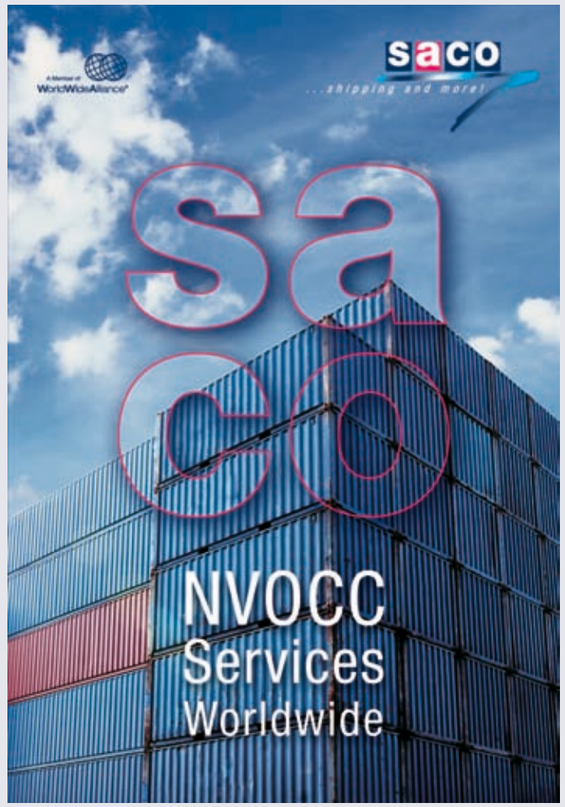
Einen ähnlichen Weg wie jetzt Rickmers geht schon seit einiger Zeit E.R. Schiffahrt – und wurde dafür kürzlich mit dem neuen „Modification Excellence Award“ von DNV GL ausgezeichnet. Die Hamburger Reederei hat ihre im Schnitt gerade mal knapp drei Jahre alten Megaboxer mit einer Tragfähigkeit von 13.100 TEU, die „E.R. Benedetta“ und ihre Schwesterschiffe, an die künftigen Anforderungen angepasst – und zwar nicht nur die sechs eigenen, sondern im Kundenauftrag auch die zwei, die gleich nach Auslieferung weiterverkauft worden waren.

Zu den Modifizierungen gehören neue Bugwulste, energie-effiziente Propeller, Anpassungen an der Hauptmaschine und die Erhöhung der Ladekapazität. Neben der Implementierung des Klassenzusatzzeichens für routenspezifische Containerstauung (RSCS) wurde der Tiefgang um 0,5 Meter erhöht, was zu einer Steigerung der Bruttotragfähigkeit um 7.591 Tonnen führt – das entspricht bei jedem Schiff 542 TEU mit jeweils 14 Tonnen Gewicht. Die DNV GL-Analyse ergab, dass die umgerüsteten Schiffe rund 15 Prozent weniger Energie verbrauchen. Auch hier sitzen die mit langjährigen Verträgen gebundenen Charterer mit im Boot. „Unser Umrüstungskonzept gewährleistet eine höhere Effizienz, mehr Umsatz pro Schiff bei größerer Flexibilität und trägt dazu bei, die Stellplatzkosten erheblich zu senken“, sagt Jürgen Kudritzki, Technischer Direktor bei E.R. Schiffahrt.

Umweltfreundliche Antriebslösung für Schiffe

Noch einen Schritt weiter ist – allerdings in überschaubarerem Maßstab – die Reederei AG „Ems“ gegangen. Die 1985 gebaute Auto- und Personenfähre „Ostfriesland“ wurde in einem aufwendigen Umbauprozess auf innovativen LNG-Antrieb umgestellt. Es handelt sich dabei um die erste Umrüstung eines Seeschiffes auf Flüssiggas in der EU überhaupt. Im Rahmen des Umbaus wuchs die Fähre, die zwischen Borkum und Emden verkehrt, durch ein komplett neues Achterschiff um über 15 Meter. Die Pkw-Kapazität legt um gut ein Viertel zu, der Komfort für die Passagiere wächst unter anderem durch geräumigere Salons und den Einbau eines neuen Fahrstuhls. Die EU-Kommission fördert das innovative Projekt und die damit verbundene Implementierung einer LNG-Infrastruktur mit rund drei Millionen Euro als Pilotprojekt.

Die Beispiele zeigen: „Aus Alt mach Neu“ ist eine Erfolgsgeschichte – und eine Lösung, mit der sich im Wortsinne nachhaltig die Wettbewerbsfähigkeit von Schiffen verbessern lässt, die noch lange nicht zum alten Eisen gehören. NSB-Mann Lutz Müller bringt es auf den Punkt: „Ein Umbau ohne eventuelle Verschrottung belastet die Umwelt weniger als ein Neubau. ■



Großes Interesse am smartPORT-Konzept auf der IAPH

Eine Woche lang stand Anfang Juni der Hamburger Hafen im Zeichen der weltgrößten Hafenkonferenz. Die Hamburg Port Authority (HPA) war Gastgeber der 29. IAPH International World Ports Conference, der weltweit bedeutendsten Konferenz der maritimen Wirtschaft.

Seinen rund 900 Gästen aus aller Welt präsentierte sich der Hamburger Hafen unter dem Motto „City of Hamburg – Calling at the smart PORT“: Mit dem Konferenz-Claim machte die HPA einmal mehr auf die Bedeutung von Nachhaltigkeit in der maritimen Wirtschaft aufmerksam und zeigte am eigenen Beispiel, wie durch intelligentes Hafenmanagement Ökonomie und Ökologie in Einklang gebracht werden können.

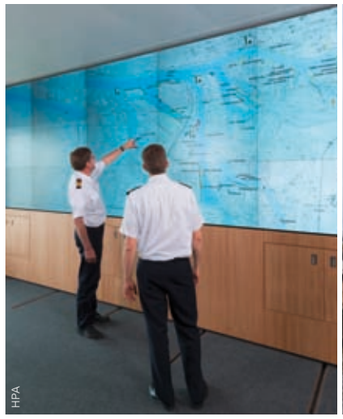
Neben dem fachlichen Austausch zwischen den aus allen Kontinenten angereisten Hafenmanagern und Vertretern der maritimen Wirtschaft ging es während der Konferenztage darüber hinaus auch um den Netzwerkgedanken, der durch einen Austeller- und Messebereich sowie ein vielseitiges Rahmenprogramm geprägt war.

Der Hamburger Hafen im Herzen der Stadt sorgte für eine einzigartige Atmosphäre und viele positive Eindrücke, die von den Konferenzteilnehmern als Erinnerung mit nach Hause genommen werden konnten. Für Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der HPA, ist die Ausrichtung der IAPH World Ports Conference in Hamburg eine hervorragende Gelegenheit gewesen, Hamburg und seinen Hafen auch als Schaufenster für das HPA smartPORT-Konzept zu nutzen und den Informations- und Erfahrungsaustausch mit den anderen Hafenvertretern auszubauen.

Hafenwirtschaft und Umweltschutz schließen sich für Jens Meier nicht aus. Im Gegenteil: Dass der Hamburger Hafen, Deutschlands Tor zur Welt, grüner werden und weiter prosperieren soll, ist eine Herausforderung, vor der die HPA steht und der sie sich gerne stellt.

Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority, präsentierte auf der IAPH auch Konzepte zur energetischen Neuausrichtung des Hamburger Hafens.

Christian Schmid


HPA

HPA

rhw-architekten hamburg

oben links: Interaktive Hafenkarte in der Nautischen Zentrale.

oben rechts: Das neue Aufsichtsschiff der HPA ist mit einem strömungsoptimierten Schiffsrumpf und einer emissionsarmen Antriebsanlage ausgestattet.

Unten: Am Hamburg Cruise Center Altona wird die erste Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe installiert.

Die HPA hat sich zum Ziel gesetzt, den Hamburger Hafen in den nächsten Jahren zum smartPORT zu entwickeln. Neben intelligenten Lösungen für die Verkehrssteuerung (smartPORT logistics) gehören dazu auch Aktivitäten zur energetischen Neuausrichtung des Hamburger Hafens (smartPORT energy). smartPORT energy hat die HPA gemeinsam mit der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt sowie der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation initiiert. Eines der Ziele dieser Initiative ist, Emissionen im gesamten Mobilitätsbereich zu reduzieren.

Fracht- und Kreuzfahrtschiffe tragen bei teilweise langen Liegezeiten während der Be- und Entladung und des Passagierwechsels zu einem Großteil der schädlichen Emissionen im Hafen bei. Das Thema Luftreinheit spielte auf der Konferenz eine große Rolle. Hier stand insbesondere die neue Landstromanlage am Kreuzfahrtterminal Altona im Fokus. Damit wird Hamburg als erster Hafen in Europa Erfahrungen mit dem Betrieb eines festen Landstromanschlusses dieser Größenordnung und gleichzeitig mit dem Einsatz schwimmender, mobiler Kraftwerke – sogenannten Powerbargen – sammeln. Für letzteres hat die HPA in der HafenCity die landseitige Infrastruktur errichtet. Der Bau der Landstromanlage schafft wichtige Voraussetzungen, um den Ausstoß von Luftschadstoffen, wie Stick- und Schwefeloxiden und Feinstaub, sowie auch Kohlendioxid deutlich zu reduzieren. Zudem werden auch die Schallemissionen deutlich gesenkt. Von der neuen Landstromanlage profitieren somit sowohl die Anwohner als auch Besatzung und Passagiere. Die Europäische Union hat den wegweisenden Schritt Hamburgs in die Zukunft mit einem Zuschuss von 3,55 Millionen Euro für den Bau der Anlage honoriert.
Außerdem arbeitet die HPA im Rahmen des Projektes „Green Shipping Line“ daran, im Hamburger Hafen auch ein Angebot für die alternative Energieversorgung für Frachtschiffe, – vor allem Containerschiffe – zu schaffen. Ziel dieses Projektes ist, in den Häfen von Shanghai und Hamburg das Angebot zur externen Stromversorgung für Containerschiffe zu schaffen, so dass Schiffe, die zwischen den beiden Häfen verkehren, jeweils mit externem Strom versorgt werden können. Unterstützung erhält Hamburg hierbei durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Für Jens Meier stellt die Lage des Hafens mitten im Herzen der Stadt besondere Anforderungen an die HPA, die für die Hafenentwicklung verantwortlich ist. Die direkte Nachbarschaft des Hafens zur Wohnbebauung der Stadt, aber auch der hohe Wirtschafts- und Durchgangsverkehr stellen dabei die größten Herausforderungen dar.

„Die vorhandenen Infrastrukturen müssen intelligent und effizient genutzt werden, denn auf der begrenzten Hafenfläche ist der Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserwegen nicht unbegrenzt möglich“, erklärt Meier. Bereits früh hat die HPA deshalb die Chancen erkannt, die eine leistungsfähige IT bietet. „Dass dies eine Strategie ist, die wir langfristig verfolgen wollen, zeigt, dass wir uns zum Ziel gesetzt haben, den Hamburger Hafen in den nächsten Jahren zum smartPORT zu entwickeln. Unter dem Begriff „smart“ verstehen wir den intelligenten Informationsaustausch, um die Qualität und die Effizienz des Hafens als wichtigen Teil der Lieferkette zu erhöhen. Dabei stehen die Teilbereiche Infrastruktur, Verkehrs- und Warenströme im Fokus“, erläutert Meier. Eine intelligente Infrastruktur ist heute eine wesentliche Voraussetzung für den reibungslosen und effizienten Ablauf der Warenströme. Informationstechnik mit Elementen wie z.B. Bluetooth, Hotspots bzw. WLAN, Cloud, mobilen Endgeräten, dem Internet der Dinge (IOT) und Big Data bestimmt den Gestaltungsraum.

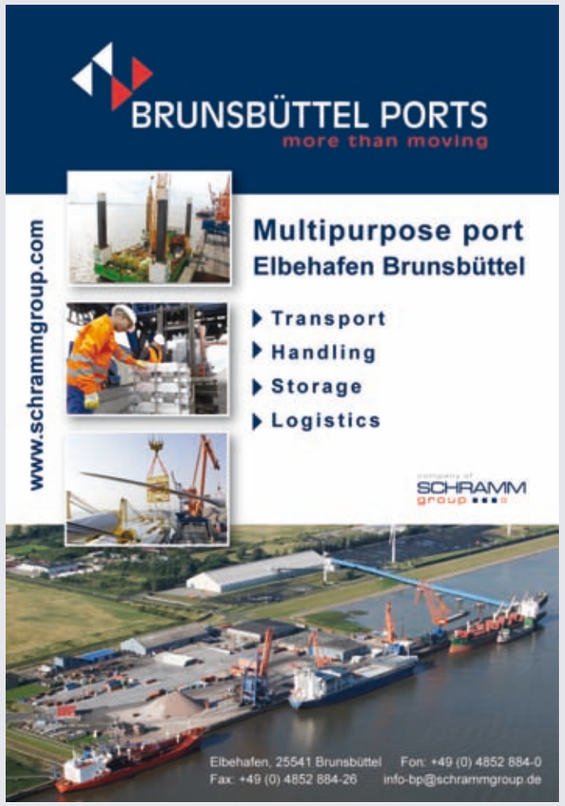
„Bereits 2010 haben wir an den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten im Hamburger Hafengebiet Mess-Stellen installiert. Induktionsschleifen und Detektoren messen präzise das Verkehrsaufkommen, die Art der Fahrzeuge und ihre Geschwindigkeit. In unserem Port Road Management Center laufen alle Systemdaten zur aktuellen Verkehrslage auf den Hafenrouten zusammen. Das IT-gestützte Informationssystem nutzt modernste Technologien, um schnell und zuverlässig Informationen liefern zu können. Doch dies ist nur der Anfang für ein umfassendes Verkehrsmanagement im Hafen, das einmal alle drei Verkehrsträger – Straße, Schiene und Wasserwege – umfassen soll“, betont Meier.

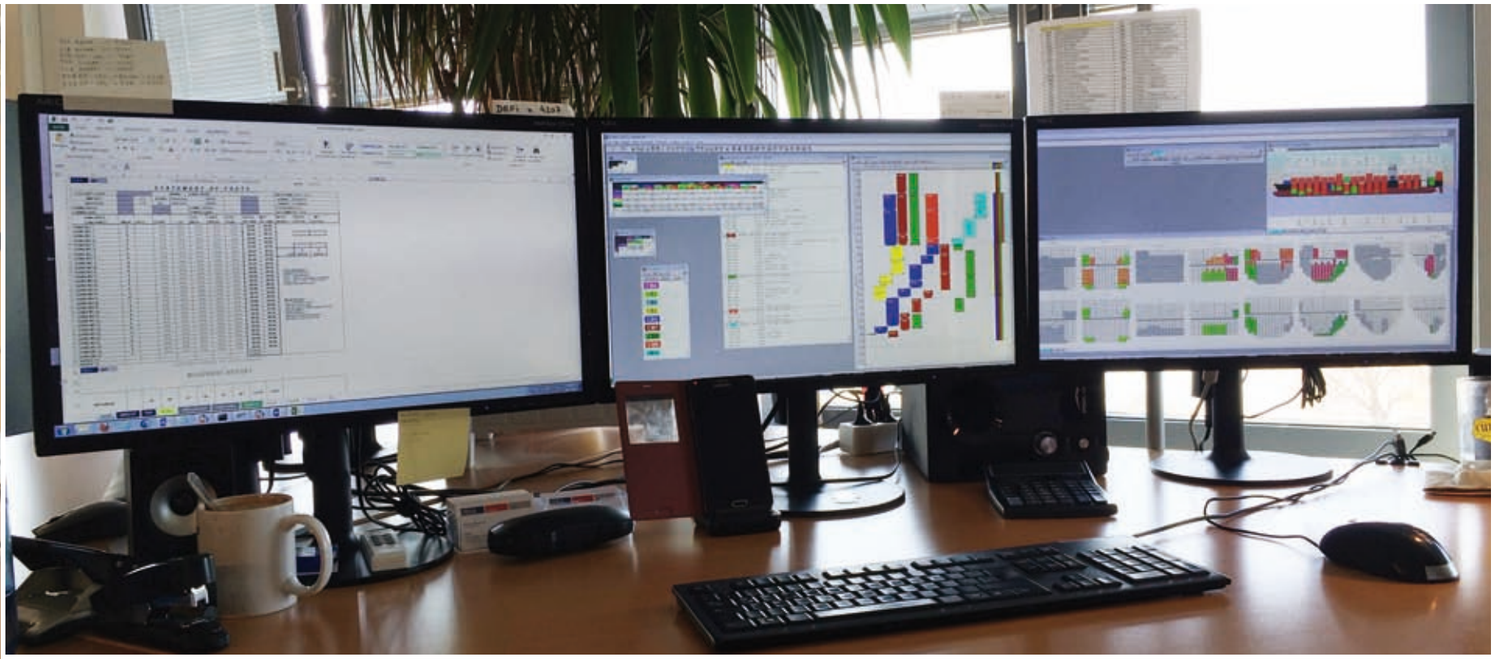
Die HPA schafft nicht nur die nötigen Voraussetzungen für umweltschonende Hafenwirtschaft und entwickelt Lösungen für eine intelligente IT-Vernetzung für ein effizienteres Hafen- und Verkehrsmanagement, sie geht auch selbst mit gutem Beispiel voran. Seit Jahren fährt die eigene Schiffsflotte mit schwefelfreiem Treibstoff. Für Schiffe sowie schwimmende Anlagen der HPA gibt es Landstromanschlüsse. Mit der Barkasse „Hafenaufsicht“ hat die HPA Anfang April ein weiteres, modernes und umweltfreundlich ausgestattetes Wasserfahrzeug in Betrieb genommen. Umweltfreundliche Fahrzeuge einzusetzen und gute Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der HPA zu schaffen, sind wichtige Elemente der HPA-Nachhaltigkeitsstrategie. Bereits seit 2012 ist mit der „Hafenkapitän“ eine effiziente und umweltfreundliche Barkasse für das Oberhafenamt im Einsatz. „Mit der weltgrößten Hafenkonferenz haben wir die Chance genutzt, unseren Hafenkollegen aus aller Welt unsere smartPORT-Entwicklungen vorzustellen und dafür international zu werben. In den zahlreichen Gesprächen und Veranstaltungen bot die IAPH-Konferenz in Hamburg allen Teilnehmern eine hervorragende Plattform, über den Tellerrand zu blicken und voneinander zu lernen“, verdeutlicht Meier. Alle Informationen rund um die 29. IAPH International World Ports Conference sind online auf www.iaph2015.org nachzulesen. ■

Die International Association of Ports and Harbors (IAPH)

Als globale Interessenvertretung der Seehäfen wurde die International Association of Ports and Harbors (IAPH) am 7. November 1955 in Los Angeles, USA, gegründet. Beteiligt waren etwa 100 Delegierte von 38 Häfen und maritimen Vereinigungen aus 14 Ländern. Die Organisation hat ihren Sitz in Tokio, Japan. In den zurückliegenden über fünf Jahrzehnten entwickelte sich die IAPH zu einem weltweit agierenden Verband, der über 200 Häfen aus 90 Nationen repräsentiert.

In den Mitgliedshäfen werden rund 60 Prozent des gesamten Seehandels und annähernd 80 Prozent des weltweiten Containerumschlags abgewickelt. Die IAPH agiert regierungsunabhängig und gemeinnützig. Ihr erklärtes Ziel ist es, die Zusammenarbeit ihrer Mitglieder zu fördern und gemeinsam Lösungen für globale maritime Probleme zu finden. Zudem gibt die Organisation kontinuierlich Erkenntnisse und Empfehlungen an ihre Mitglieder weiter, die so von den Erfahrungen anderer profitieren können.





Matthias Barthels arbeitet mit drei Bildschirmen, um alles im Blick zu behalten. Die Grafiken vermitteln ihm ein präzises Bild von der Beladung des Schiffes.

Das große Puzzle

Schiffsplaner finden für jeden Container den richtigen Platz an Bord.

TEXT & FOTOS Till Behrend

Donnerstag Nachmittag, 14:30 Uhr. Noch knapp fünf Stunden bis zur Ankunft des Containerfrachters Ever Lucent im Hamburger Hafen. In seinem Büro auf dem Gelände des Container Terminal Tollerort legt Matthias Barthels die Computermaus aus der Hand und lehnt sich entspannt zurück. „So, das war's erst einmal. Von mir aus kann das Schiff kommen", sagt der Schiffsplaner.

848 Container soll die Ever Lucent, die regelmäßig im Asien-Liniendienst unterwegs ist, heute in Hamburg laden. Für jede der Boxen hat Barthels den richtigen Stellplatz an Bord gefunden. Zwar stecken einige wenige Container noch in der Zollabfertigung, ein paar andere sind noch auf einem Feederschiff elbaufwärts unterwegs. „Doch das klärt sich alles bis zur Schiffsankunft", weiß der Planer aus Erfahrung.

Tollerort ist einer von drei Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in der Hansestadt. Schiffe mit einer Kapazität von bis zu 16.000 Standardcontainern (TEU) können hier bedient werden. Die 335 Meter lange, fast neue Ever Lucent kann bis zu 8.500 der Boxen transportieren. Vor wenigen Jahren hätte sie damit noch zu den großen Frachtern gezählt – angesichts der neuesten Generation mit 19.000 TEU und mehr zählt sie größenmäßig heute allenfalls zum Mittelmaß.

Mit seinen 13 Kollegen gewährleistet Barthels, dass die zwölf Containerbrücken und 59 Van Carrier seines Terminals die Container möglichst schnell und effizient laden und löschen. „Ein Schiff wie die Ever Lucent liegt hier in der Regel rund 24 Stunden – mehr nicht", erläutert der Leiter der Abteilung Schiffsplanung. Laut Plan soll das Laden und Löschen der Ever Lucent diesmal exakt 25 Stunden und 19 Minuten dauern – „kleinere Abweichungen kann es natürlich immer mal geben", räumt Barthels ein.

Auf dem Schreibtisch des Schiffplaners stehen drei große Monitore. Grafiken und Tabellen vermitteln ihm ein präzises Bild von der Beladung des Schiffes. Sie verraten ihm auch die Standorte der Boxen auf dem Containerstellfeld – dem sogenannten Yard – und geben Aufschluss über Größe, Gewicht, Inhalt und Bestimmungsort jeder einzelnen Box. „Es reichen dann drei Mausklicks und die Container sind im Schiff", erzählt Barthels.

Ganz so einfach ist es dann doch nicht. Moderne Computertechnologie und maßgeschneiderte Software erleichtern den Schiffsplanern ihre Arbeit heute zwar erheblich. Doch für jedes einzelne Schiff entwirft ein Team aus drei, vier Planern eine maßgeschneiderte Lade- und Löschstrategie. Wird erst gelöscht und dann geladen? Oder erst geladen und dann gelöscht? Die persönliche Erfahrung ist bei dieser Detailplanung unersetzlich. „Jedes Schiff ist anders. Es gibt große und kleine Schiffe, leicht zu planende und schwierigere Kandidaten. Doch das macht meinen Beruf auch so reizvoll", sagt Barthels. Auch die optimale Choreografie der Containerbrücken und Van Carrier setzt viel Erfahrung heraus: „Das erinnert manchmal wirklich an ein kleines Ballett", beschreibt Barthels lachend das geschäftige Treiben an Land.

„Das erinnert wirklich manchmal an ein kleines Ballett."

Auch die Naturbedingungen müssen die Planer in ihrer Strategie berücksichtigen, insbesondere bei einem Tide-abhängigen Hafen wie Hamburg. „Bei besonders hoch beladenen Schiffen passt der Spreader der Containerbrücke bei Hochwasser möglicherweise gar

nicht mehr über die Ladung – das sollte ein Planer besser gleich bedenken", erläutert Barthels. Bei besonders tiefgehenden Schiffen, die den Hafen nur in bestimmten Zeitfenstern anlaufen und wieder verlassen können, müssen auch diese Einschränkungen eingeplant werden. Barthels: „Das fließt alles mit ein". Auch die schönste Planung wird allerdings zur Makulatur, wenn Nebel oder ein Orkan das Laden und Löschen unmöglich machen.

Von seinem Schreibtisch überblickt Barthels einen Teil des Terminals mit seinen Brücken und Transportern, den vielen Lkw und langen Frachtzügen. Notwendig ist der Blickkontakt eigentlich nicht, denn der Computer verrät ihm in Echtzeit jede Containerbewegung. Ganz ohne zwischenmenschlichen Austausch zwischen Planern und Schiffsbesatzung funktioniert es allerdings auch heute nicht: „Wenn ein Schiff kommt, gehen wir immer mit unseren Daten-Files an Bord und besprechen direkt mit der Schiffsleitung den Ladezustand und besondere Wünsche", berichtet Barthels. Funktionieren die Steckdosen für die Kühlcontainer? Sollen Gefahrgutcontainer wie geplant geladen werden? Passen Container mit außergewöhnlichen Ausmessungen an den vorgesehenen Platz – all das sind Fragen, die nur mit dem Verantwortlichen an Bord geklärt werden können.

„Wir sehen jedes Schiff als gemeinsames Projekt."

Der menschliche Faktor spielt auch unter den Planern selbst eine wichtige Rolle: „Das Schöne ist: Hier haben alle Lust auf ihre Arbeit und wir sehen jedes Schiff als gemeinsames Projekt", betont Abteilungsleiter Barthels: „Und darauf bin ich auch stolz." ■

Von dem Verwaltungsgebäude des HHLA Container Terminal Tollerort überblickt Matthias Barthels einen Teil des Terminals mit Contianerbrücken, Transportern, Lkw und Güterzügen.

NYK LINE
NIPPON YUSEN KAISHA

NYK Line (Deutschland) GmbH
Am Kaiserkai 1 · 20457 Hamburg
Tel.: +49-40- 33 400- 0
Fax: +49-40- 33 400- 1290
Mail: nykline.hamburg@ne.nykline.com
www.nykline.com

WILLIS GMBH & CO. KG
FRANKENSTR. 5
20097 HAMBURG

Willis
IHR VERSICHERUNGSMAKLER
IM HAFEN

TEL.: 040/ 84 00 40- 0
FAX: 040/ 84 00 40- 1650
WWW.WILLIS.COM

RICKMERS-LINIE

Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG
Neumühlen 19 · D-22763 Hamburg
Telefon: + 49 (0) 40 38 91 77-200
Telefax: + 49 (0) 40 38 91 77-274
e-mail: info@rickmers.net · www.rickmers-linie.com

We care about your customs //

Leistungen
+ Zollabfertigung
+ Fiskalvertretung
+ Consulting
+ Schulung
+ Kunden-Webportal

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zolldienstleister steht IMPORT PARTNER seinen Kunden seit 1990 mit einem neutralen, souveränen und zuverlässigen Zollmanagement als Partner zur Seite. Mit unseren kompetenten Zollprofis, die auch Ihre Sprache sprechen, kennt Ihr Erfolg keine Grenzen.

www.import-partner.de Telefon 040 333 97 60

1990
DE AEOF 100179

PLANUNG & STEUERUNG – ANLAUFPLANUNG VON GROSSSCHIFFEN ■

HHLA

Die Großschiffs-Koordinatoren

Seit Jahren steigt die Zahl der sehr großen Schiffe, die den Hamburger Hafen anlaufen. Seit 2008 ist die Zahl der AGF (Außergewöhnlich große Fahrzeuge), die im Hamburger Hafen festmachen, von 621 auf 989 angestiegen.

Unter die AGF fallen 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 Fahrrinne. Auf diese Einschränkungen muss bei der Abwicklung der Schiffsanläufe Rücksicht genommen werden. Das führt zu Wechselwirkungen mit der Ankunft oder Abfahrt anderer Schiffe. Mit der von den Terminalbetreibern HHLA und Eurogate gemeinsam betriebenen Nautischen Terminal Koordination (NTK) gibt es nun eine Koordinationsstelle, die diese Wechselwirkungen während des gesamten Schiffzulaufs in Nordeuropa beobachtet, die sich um die zentrale betriebliche Abstimmung der Großschiffsanläufe kümmert – lange bevor das Schiff die Revierfahrt auf der Elbe antritt. Sie nutzt die Erfahrungen und Strukturen der Feeder Logistik Zentrale (FLZ).

„Als ich 2006 bei Hyundai anfing, fassten unsere Schiffe gerade einmal 5.500 TEU. 2008 bekamen wir die ersten 45,60 Meter breiten 8.500er, da ging es mit den Begegnungsbeschränkungen auf der Elbe langsam los. Seitdem seit 2012 die 13.000er fahren, wünsche ich mir, dass es in Hamburg eine Stelle gibt, die betrieblich koordiniert, wie sich die großen Schiffe möglichst nicht gegenseitig behindern und wer wann fahren sollte“, erinnert sich Martin Steffen.

Heute macht er genau das. Steffen ist einer von fünf Mitarbeitern der von HHLA und Eurogate neu geschaffenen Nautischen Terminal Koordination (NTK), die bei der Feeder Logistik Zentrale angesiedelt ist. Er und seine beiden Kollegen der ersten Stunde haben Erfahrungen mit den Arbeitsweisen der wichtigsten Partner der NTK: Steffen, der internationales Transportmanagement studiert hat, kennt die Reederseite gut; Lukas Heimlich ist als Nautiker zur See gefahren, bevor er als Schiffsplaner und in der Nautischen Zentrale des Oberhafenamtes arbeitete; Nautiker Mathias Lünstedt arbeitete 14 Jahre auf Schiffen, bereitete die Inbetriebnahme des Container Terminals Altenwerder mit vor und war dort Schichtleiter und Ressourcenplaner. Die drei wissen, was für ihre jeweiligen Gesprächspartner wichtig ist. Das schafft Vertrauen.

Vertrauen ist wichtig, denn die NTK hat eine herausfordernde Aufgabe: Als zentrale Schnittstelle erkennt sie frühzeitig, wenn es im Zu- oder Ablauf von

Das Team der Nautischen Terminal Koordination: Gerald Hirt, Mathias Lünstedt, Martin Steffen und Lukas Heimlich (v.l.).

Großschiffen auf der Elbe zu Konflikten kommen könnte. Macht die NTK solche aus, entwickelt sie operative Vorschläge, um diese zu verhindern. Dafür haben die NTKler Großschiffe mit Ziel Hamburg etwa bereits ab Gibraltar auf dem Radar, unter intensive Beobachtung werden sie ab dem Vorhafen gestellt. Wenn die NTKler zum Beispiel sehen, dass ein Großschiff die Elbmündung bei konstanter Geschwindigkeit zu einem Zeitpunkt erreichen würde, zu dem es nicht in die Elbe einlaufen dürfte, werden sie perspektivisch der Reederei einen Tipp geben. Die könnte dann den Kapitän einige Knoten langsamer fahren lassen, dadurch Bunkerkosten sparen und zum richtigen Zeitpunkt die Elbmündung erreichen. Eine weitere betriebliche Abstimmung könnte sein, dass ein Terminal ein Großschiff zwei Stunden früher fertigstellt, damit dieses rechtzeitig die Engstelle auf der Elbe passiert. Denn auf einem großen Teil der Revierfahrt dürfen sich auf der Elbe nur Schiffe begegnen, deren addierte Breite 90 Meter nicht überschreitet. Mögliche Wechselwirkungen mit der Ankunft oder Abfahrt anderer Schiffe betrachten die Containerterminals bisher nicht systematisch. Informationsaustausch und Absprachen mit anderen Terminals finden ebenfalls nicht strukturiert statt.

In den kommenden Jahren wird die Zahl der **A**ußergewöhnlich **G**roßen **F**ahrzeuge deutlich steigen. Zu den Aufgaben der NTK zählt die regelmäßige Erstellung einer kommentierten Liste aller Schiffe, die von ihrer Breite her Begegnungsrestriktionen auf der Elbe unterliegen. Partner der NTK sind neben den vier Containerterminals auch der Hansaport und Unikai. All ihre Aufgaben – vor allem die zentrale und aktive Kommunikationsrolle gegenüber der Nautischen Zentrale, der alle navigatorisch sicherheitsrelevanten Entscheidungen im Hafen obliegen – wird die NTK übernehmen, sobald sie im zweiten Halbjahr 2015 in den Drei-Schicht-Betrieb startet. Doch schon jetzt zeigen sich erste Erfolge. Und von einer optimierten betrieblichen Koordination von Großschiffen profitiert der ganze Hafen. ■

Schutter Group
EST. 1847

Schutter Deutschland GmbH

Alter Wandrahm 12
Block T - Speicherstadt
D-20457 Hamburg

Tel.: 0049 (0) 40 309766-19
Fax: 0049 (0) 40 321486
E-Mail: info@schutter-deutschland.de
www.schutter-deutschland.de

Bemusterungen und Kontrollen aller Warenarten

Verwiegungen

Befrachtungen

Externe Gefahrgutbeauftragte

Schadensbesichtigungen etc.

Your risk is our challenge

SEIT 19 JAHREN DEN SCHIFFEN AUF DER SPUR

Thomas Kunadt hat seine Leidenschaft zum Beruf gemacht – als er 1991 für sein Studium der Musikwissenschaften nach Hamburg kam, entdeckte er seine Passion für Fotografie und Schiffe. Heute ist er einer der bekanntesten Shipspotter Deutschlands, Inhaber einer Bildagentur und hat bereits elf Bücher und Kalender über die Schifffahrt veröffentlicht.

TEXT Sabine Zilski ■ **FOTOS** Sabine Zilski

Thomas Kunadt

ist Fotograf, Forscher und wandelndes Lexikon rund um das Thema Schiffe. Die besondere Verbindung von Schiffsfotos mit außergewöhnlichen Licht- und Wetterverhältnissen sind sein Erkennungsmerkmal.

- *Geboren 1967 in der Lausitz*
- *Studierter Musikwissenschaftler*
- *Seine Datenbank umfasst rund 200.000 Schiffsfotos und 600.000 Schiffsdatensätze*

Wenn Thomas Kunadt morgens in seiner Dachgeschosswohnung in Hamburg-Blankenese aufwacht, startet er zuallererst seinen Rechner, um sich über Hafenkarten, Segellisten und Webcams einen Überblick zu verschaffen, welche Schiffe ihn heute in Hamburg erwarten. Dann geht er in die Küche, um sich einen Kaffee zu kochen. „Am liebsten trinke ich indischen oder indonesischen Kaffee", erzählt er. „Die haben ein ganz besonders volles Aroma und laden zum Genießen ein." Doch heute bleibt keine Zeit zum Genießen – auf der Webcam von hafen-hamburg.de in Teufelsbrück taucht das Binnenschiff TANNENBERG 1 auf. Der Kaffee muss warten. Erst einmal greift sich Kunadt seine Kamera und bricht schnellen Ganges in Richtung Elbe auf. Zum Glück braucht er keine 10 Minuten bis zum Ufer. „Binnenschiffe haben häufig keinen AIS-Sender eingeschaltet, über den man sie in Echtzeit verfolgen kann", erklärt Kunadt dem Überraschungsgast. „Darum muss ich manchmal alles stehen und liegen lassen, um ein besonderes Motiv einzufangen. Oft auch zum Ärger meiner Freunde und Familie", ergänzt er lachend. Die TANNENBERG 1 ist eins der ältesten Binnenschiffe, die nach Hamburg kommen. Sie wurde bereits 1894 in Krimpen an der Ijssel in den Niederlanden gebaut und ist bis heute regelmäßig in Hamburg zu Besuch. Natürlich hat der Shipspotter schon mehrere Dutzend Bilder der TANNENBERG 1 in seinem Archiv, doch heute reizt ihn die besondere diesige Wetteratmosphäre. Früher habe er sich geärgert, wenn die Sonne bei Fotoeinsätzen nicht geschienen hat, erzählt er, heute nutzt er besonders gern die unterschiedlichen Licht- und Wetterverhältnisse, die seinen Bildern einen unvergleichbaren Charakter geben.

Thomas Kunadt

Die 1894 gebaute TANNENBERG 1 ist eins der ältesten Binnenschiffe, das regelmäßig in Hamburg festmacht.

Der Süllberg-Turm ist einer von Kunadts Lieblingsorten. Auf dem Bild fährt gerade die EVER LUCENT vorbei.

Unten links: Unter den Bildschirmen an Kunadts Arbeitsplatz reihen sich jede Menge Glücksbringer: Ein Jade-Stempel, geschnitzt von einem taubstummen Künstler aus Shanghai, venezianisches Glas aus der Elbe und eine kleine Bernsteinsammlung.

Unten rechts: Bei einem typischen Shipspotting-Einsatz nutzt Kunadt drei Objektive: einen 12/124 Weitwinkel, ein größeres Teleobjektiv bis 800 mm und ein 50 mm Teleobjektiv, damit er für alle Situationen gewappnet ist.

Flache Massengut-Binnenschiffe wie die TANNENBERG 1 auf einem Foto gut in Szene zu setzen, ist eine besondere Herausforderung. Aber Kunadt kennt durch seine 19-jährige Erfahrung die Schokoladenseiten nahezu aller Schiffe. Die Wahlheimat in Blankenese ist dabei kein Zufall – dank eines schnellen Aufstiegs vom Elbufer durch das Treppenviertel auf den nahegelegenen Süllberg kann er seine Fotoperspektive innerhalb weniger Minuten um 80 Höhenmeter variieren. Für Fotos von Binnenschiffen bleibt Kunadt meist direkt am Ufer oder fährt dem Schiff auf einer Barkasse oder Hadag-Fähre entgegen. Ein paar gute Bilder sind im Kasten. Nach einem kurzen Blick auf das Smartphone geht es zurück nach Hause. In den nächsten Stunden ist es laut Hafenplan mit Live-Schiffsdaten erst einmal ruhig im Hafen. In seinen Anfangsjahren als Schiffsfotograf ist Kunadt noch für fast jedes Frachtschiff losgezogen. Heute umfasst sein Bilderarchiv rund 200.000 Schiffsfotos und seine Tage verlaufen entspannter. Trotzdem ärgert er sich über jedes noch nicht erfasste Schiff, das er verpasst.

Wieder zurück am Schreibtisch mit Computer und kaltem Kaffee angekommen, beginnt Kunadt mit einem groben Aussortieren der gerade geschossenen Bilder. „Die Feinsortierung mache ich meist am Wochenende", erklärt er. Zwischendurch schweift sein Blick immer wieder auf die Webcams, die auf einem der beiden Bildschirme gemeinsam mit dem Hafenplan den ganzen Tag eingeschaltet sind. Auf dem zweiten Bildschirm, auf dem noch die Segellisten vom Morgen angezeigt werden, öffnet er seine Datenbank. Sie umfasst rund 600.000 Schiffsdatensätze. Hier markiert er, welche Schiffe er bereits fotografiert hat und welche in seiner Sammlung noch fehlen. „Das ist für mich wie ein großes,

Thomas Kunadt

So sieht Thomas Kunadt die EVER LUCENT durch seine Kamera.

Thomas Kunadts Lieblingsplätze zum Fotografieren:

- *Süllberg-Turm*
- *Bubendey-Ufer*
- *Bismarckstein (morgens)*
- *Leuchtturm Unterfeuer Blankenese (abends)*

lebendiges Puzzle, in dem ständig neue Teile dazukommen", beschreibt er grinsend. Die Liste ist eine große Matrix aus Zahlen und Buchstaben. Hinter den Ziffern stecken Schiffsabmessungen, Kapazitäten, Motorisierungen, Bautypen, Herkunftsorte, Registrierungsnummern und vieles mehr. „Ich habe es tatsächlich geschafft, Excel mit der Intensität meiner Arbeit an seine technischen Grenzen zu bringen", betont er nicht ganz ohne Stolz. „Darum musste ich die Datenbank in mehrere Dateien aufteilen. Dort operiere ich ständig am offenen Herzen und kann schnell große Datenmengen ergänzen. Allerdings darf ich nie vergessen, die Daten zu speichern – ein plötzlicher Strom- oder Serverausfall ist ein Albtraum für mich. Ich muss mich dringend um ein auf meine Anforderungen optimiertes System kümmern." Kunadt träumt von einer höheren Ordnung für all seine Daten und sein gesammeltes Wissen – einer eigenen Fachenzyklopädie. Er möchte weltweites Know-how zu Schiffen, Bautypen und Geschichten nach Hamburg holen. „Das ist mein Antrieb, der mich täglich mit Energie füllt". Eine nächster Schritt zum allumfassenden Nachschlagewerk ist mit seinem neuesten Buch „Hamburger Schiffe – Was schwimmt denn da?" entstanden.

Der Job als Shipspotter erfordert nicht nur eine ausgeprägte Leidenschaft für Schiffe, sondern auch sehr viel Disziplin und Fleiß. Der Großteil der Arbeit findet vor dem Computer statt: Recherche, Projektlogistik, Fotobearbeitung, Datenbankpflege, Vertrieb – nur rund ein Fünftel des Alltags von Kunadt besteht im Fotografieren. „Durchschnittlich bin ich drei bis fünf Mal pro Woche zum Fotografieren an der Elbe. Meistens früh morgens oder spät abends, dann ist das Licht am stimmungsvollsten, und am liebsten zu Fuß oder mit dem Rad, um flexibel zu sein und um die Umgebung intensiver zu erleben".

„Am liebsten bin ich zu Fuß oder mit dem Rad an der Elbe."

Freizeit und Beruf verschmelzen bei Kunadt zu einem großen Schiffsuniversum. Viel Zeit für Freunde und Familie bleibt bei einem von Schiffsankünften bestimmten Tagesrhythmus nicht. Am liebsten verknüpft Kunadt seine privaten Termine mit Ausflügen zum Elbstrand oder mit einer Hafenrundfahrt – immer mit dabei: seine Kamera. Abends guckt er gern einen guten Film oder singt in einem Chor in der Kirche. Die Musik spielt in seinem Leben schon immer eine ganz besondere Rolle und brachte ihn letztlich auch zum Fotografieren von Schiffen. Aufgewachsen mit sorbischen Wurzeln in der Lausitz tief im sächsischen Binnenland waren Feeder, Bulker, Ro-Ro-Carrier und TEU für ihn Fremdwörter. Auch für die Fotografie interessierte er sich nicht besonders. Sein Studium der Musikwissenschaften zog ihn 1991 in die Hansestadt Hamburg. „Ich erinnere mich noch immer ganz genau an den Moment, als ich zum ersten Mal an den Landungsbrücken stand und von dem Anblick der Stahlriesen, den Geräuschen der Schiffsmotoren und dem geschäftigen Treiben im Hafen in den Bann gezogen wurde. Das war für mich wie eine Symphonie für alle Sinne", schwärmt Kunadt. „Diese besonderen Momente wollte ich festhalten; so bin ich zur Fotografie gekommen." Ein Jahr später hat er dann seine neue Leidenschaft zum Beruf gemacht und kurz darauf sein allererstes Foto verkauft. Ausgerechnet an den Schiffsmakler Peter Tamm Junior, den Sohn des Begründers des Internationalen Maritimen Museums in der Speicherstadt. Die Verbindung kam ganz zufällig: „Mein Nachbar, mit dem ich mich schnell angefreundet hatte, arbeitete für ein Umzugsunternehmen und hat eines Tages den Umzug von Peter Tamm Junior organisiert. Unweigerlich kamen die beiden auf Schiffe zu sprechen und mein Nachbar hat Herrn Tamm von meinen Fotos vorgeschwärmt. Kurze Zeit später hatte ich mein erstes Bild verkauft." Heute arbeitet er viel im Auftrag von Reedereien, für die Hafenwirtschaft sowie für Projekte und Ausstellungen.

Die rhythmische Verbindung zieht sich dennoch weiter wie ein Strang durch sein Leben. Jedes Schiff hat für Kunadt seinen ganz eigenen Klang. Nicht nur der Motor macht Geräusche – manchmal übertönen Winden-, Querstahlruder- oder Lüftergeräusche das dumpfe Wummern der Aggregate. „Generell bringt leerer Schiffsraum eine Verstärkung der Geräusche. Ein hohes Gewicht hingegen, wie bei Massengutfrachtern, die tief im Wasser liegen, lässt selbst einen 300-Meter Giganten so leise daherkommen, dass man das Schlagen der Wellen an den Schiffsrumpf hört anstatt der Motorgeräusche des Schiffes", erläutert er. Neben der Hauptmaschine bestimmen auch die Form des Schornsteines und die Schallisolierung den Klang, den man am Ufer hört. „Den eindrucksvollsten Klang hat für mich die MOL-P-Klasse. Die Schiffe haben ein überdurchschnittlich hohes Abgasrohr, das viel Resonanzraum bietet. Diese Schiffe kann ich manchmal über 15 Kilometer entfernt spüren".

„Schiffe der MOL-P-Klasse kann ich über 15 Kilometer hören."

Auf dem Radar kündigt sich das nächste Schiff an, das mit 6 Knoten Geschwindigkeit kurz vor dem Willkomm Höft in Wedel in Richtung Hafen fährt. Es ist die EVER LUCENT – ein 8.500 TEU Containerriese der Reederei Evergreen. Die Sonne in Verbindung mit der frischen Frühlingsluft gibt dem Hamburger Himmel eine so klare Farbe, dass Kunadt noch einmal zur Kamera greift und kurzentschlossen in Richtung Süllberg aufbricht. Mittlerweile kennt er jeden Schleichweg in Blankenese und weiß genau, wann er das Rad oder die Treppe nehmen muss, um den besten Blickwinkel auf ein Schiff zu kriegen. Der Wächter des Süllberg-Turms kennt Kunadt schon seit vielen Jahren. Ein kurzes „Moin" genügt und ihm wird die Tür geöffnet. Heute ist der Turm für die Öffentlichkeit aufgeschlossen. „Hier oben ist einer meiner Lieblingsplätze", verrät Kunadt. „Der Blick über halb Hamburg und Richtung Süden bis zu den Harburger Bergen ist unschlagbar. Und ich genieße die Ruhe in 80 Meter Höhe, fernab von den unzähligen Spaziergängern am Elbufer." Das Schiff nähert sich und Kunadt taucht voll in sein Element ein. ■

PETER PICKHUBENS PINNWAND

Lloyd Images

Im Juli kann man fliegende Katamarane auf der Elbe sehen

Dieses Jahr kommt die „Extreme Sailing Series" erstmals zu uns nach Hamburg. Die Veranstaltung ist eins der spektakulärsten Segel-Events der Welt. Saisonauftakt der Regatta war im Februar in Singapur. Insgesamt acht Regatten auf drei Kontinenten stehen auf dem Terminplan für die acht Mannschaften aus sieben Nationen. In der HafenCity werden die internationalen Olympia-Stars vom 23. bis 26. Juli atemberaubende Manöver auf der Elbe fahren. Die rund 12 Meter langen, extrem leichten Extreme-40-Katamarane erlauben blitzschnelle Wendungen und können bis zu 74 km/h schnell werden. Mehr zu den Extreme Sailing Series auf www.extremesailingseries.com.

Wie wird man Kapitän?

Viele Wege führen zum Kapitänspatent. Voraussetzung für alle ist die Seedienst-tauglichkeit, die von einem vom Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr zugelassenen Arzt geprüft wird. Empfehlenswert ist, zuerst eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker zu absolvieren, um dann an einer Fach- bzw. Fachhochschule das Befähigungszeugnis als Offizier zu erwerben. Nach dem Ausfahren des Befähigungszeugnisses an Bord kann man von der Reederei zum Kapitän befördert werden.

Quelle: VDR

Weitere Wege für junge Menschen mit Abitur oder Fachhochschulreife sind Fahrzeiten als Offiziersassistent nach den Ausbildungsrichtlinien des Bundes. Alle Informationen finden Sie auf der Website des Verbands Deutscher Reeder (VDR) unter: http://ausbildung.reederverband.de

Mit dem Containerschiff zum Mond

Wussten Sie, dass ein Containerschiff im Europa-Fernost-Verkehr in einem Jahr rund 200.000 Kilometer zurücklegt? Das entspricht in etwa der halben Strecke von der Erde bis zum Mond.

Thomas Kunradt

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

Standorte: Berlin · Budapest · Dortmund · Dresden · Hamburg · Hongkong · Mumbai · München · Prag · Seoul · Shanghai · St. Petersburg · Warschau · Wien

Port of Hamburg Magazine in Englisch online

Für internationale Kunden und Hafeninteressierte gibt es das Port of Hamburg Magazine auch online in der Hafen Hamburg Mediathek in englischer Sprache. Darüber hinaus hält die Mediathek viele weitere Publikationen für Sie bereit, wie Daten & Fakten Flyer, Broschüren zu EU-Projekten und vieles mehr. Stöbern Sie auch in den Videos unserer Veranstaltungen und Hafen TV: www.hafen-hamburg.de/de/presse/media

Neue Website für den Hamburger Hafen

Das Hafen Hamburg Marketing Team hat mit vereinten Kräften an dem Relaunch der Internetseite des Hamburger Hafens gearbeitet. Im Mai ist die neue Website in frischem Design online gegangen. Ein neu sortiertes Cockpit erleichtert die Navigation, alle Texte und Inhalte sind noch komprimierter und aktueller und die Website ist optimiert für Smartphones und Tablet-PCs. Besuchen Sie uns auf www.hafen-hamburg.de

Alle Liniendienste via Hamburg im Überblick

Welche Reedereien fahren zum Beispiel 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 Linien-Reedereien. 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:** Bengt van Beuningen, Sabine Zilski, Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung:** Küter & Staeck Creativepool ■ **Designkonzept:** SPIDER DESIGN GmbH ■ **Layout:** www.bockgraphx.de ■ **Druck:** GK & KK Druck GmbH ■ **Anzeigenverwaltung:** Jürgen Wenzel ■ **Englische Adaption:** T + S Team

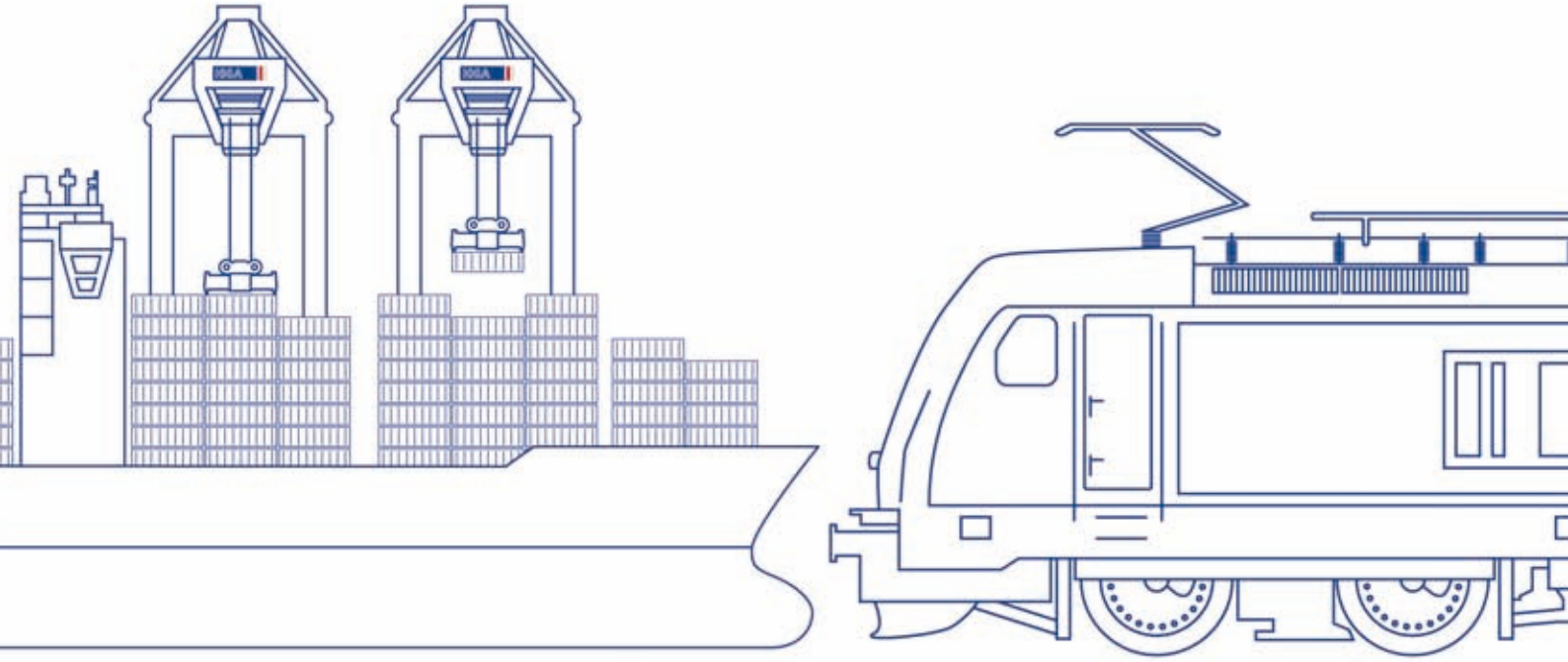
Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 7.000 Exemplare deutsch, englische Ausgabe online in der Mediathek auf www.hafen-hamburg.de/mediathek. Bei Adressänderungen 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

WIR BRINGEN DEN HAFEN INS HINTERLAND.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG verknüpft Schiff, Bahn und Lkw zu einer ökonomisch wie ökologisch vorbildlichen Transportkette. Ihre Container-Drehscheiben verbinden die Häfen von Hamburg und Odessa mit dem mittel- und osteuropäischen Binnenland. **www.hhla.de**



HHLA

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG