DAS OFFIZIELLE MAGAZIN DES HAMBURGER HAFENS | DEZEMBER 2016

SEE VERKEHR

PORT OF HAMBURG
MAGAZINE

Liebe Leserinnen und Leser,

die anhaltende Krise in der Schifffahrtsbranche ist allgegenwärtig. Enorme Überkapazitäten, Fracht- und Charterraten auf Rekordtief und ein schwächelnder Welthandel bereiten nicht nur den Reedern Sorgen. Immer wieder erreichen uns Nachrichten zu neuen Allianzen und Fusionen. Mit der Insolvenz der Reederei Hanjin, eine der größten Containerreedereien, wurde das Ausmaß der Krise nun auch für jedermann ersichtlich. Ein Ende der Konsolidierung scheint laut Experten noch nicht in Sicht. Uns beschäftigt natürlich die Frage: Ist Hamburg als größter Schifffahrtsstandort in Deutschland gut aufgestellt? Fakt ist, dass Hamburg zu den weltweit führenden Schifffahrtsstandorten zählt. Rund 460 Unternehmen mit mehr als 23.500 Beschäftigten erwirtschaften am Standort geschätzte 4,1 Milliarden Euro Wertschöpfung. Eine beachtliche Summe. Und laut der Studie „Schifffahrtsstandort Hamburg – Stärken, Herausforderungen und Zukunftspotentiale", die die Freie und Hansestadt Hamburg dieses Jahr vorgestellt hat, kann Hamburg seine Position auch in Zukunft behaupten.

Dennoch, die Schifffahrtsbranche muss sich mehr denn je neuen Herausforderungen stellen. Einige davon stellen wir Ihnen in unserer neuen Magazinausgabe vor. Freuen Sie sich auf Hintergrundartikel zum Thema Umweltschutz oder Piraterie, interessante Expertengespräche zur aktuellen Situation in der Branche und das Thema LNG sowie eine spannende Reportage über einen Schleppereinsatz im Hamburger Hafen.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen des neuen Port of Hamburg Magazines.

Ihr Ingo Egloff
Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

DIE ZAHLEN SPRECHEN FÜR SICH: MIT GESCHÄTZTEN 4,1 MILLIARDEN EURO WERTSCHÖPFUNG ZÄHLT HAMBURG ZU DEN WELTWEIT FÜHRENDEN SCHIFF-FAHRTSSTANDORTEN.
© Fotolia

Inhaltsverzeichnis

02 EDITORIAL

MARKT

06 EIN NATIONALES VERSCHROTTUNGSPROGRAMM IST NICHT DIE LÖSUNG
Ralf Nagel, Verband Deutscher Reeder, im Interview über Herausforderungen und Perspektiven der Schifffahrtsbranche.

10 „HÄFEN UND TERMINALS SOLLTEN AUS DEN FEHLERN DER REEDER LERNEN“
Ein Blick von Branchenexperte Jan Tiedemann auf die aktuelle Krise in der Schifffahrt.

AUF SEE

14 UMWELTSCHUTZ: EINE MAMMUTAUFGABE FÜR DIE SCHIFFFAHRT
Ein neuer Fahrplan für Klima- und Umweltschutz in der Seeschifffahrt stellt neue Anforderungen an die Branche.

18 KARRIERE IN DER SCHIFFFAHRT – SOLL ICH ODER SOLL ICH NICHT?
Die maritime Branche bietet jungen Nachwuchskräften vielfältige Perspektiven.

22 DIE RUHE VOR DEM STURM
Piraterie ist eine reale Bedrohung für Schifffahrt und Seeleute.

28 IM GLEICHGEWICHT: NEUE SOLAS-VGM-RICHTLINIE REIBUNGSLOS UMGESETZT
Erst wiegen, dann verladen – die SOLAS-VGM-Richtlinie sorgt für Sicherheit auf See.

IM HAFEN

30 DAS IST DOCH ALLES MÜLL!
Ein Überblick zur Schiffsmüllentsorgung im Hamburger Hafen.

32 FÜR EINE HANDBREIT WASSER UNTERM KIEL
Die Hamburg Port Authority ist zuständig für das Sedimentmanagement im Hamburger Hafen.

35 GROSSKAMPFTAG IM HAMBURGER HAFEN
Schlepper im Einsatz – eine Reportage über das Parken von Großcontainerschiffen.

41 3 FRAGEN AN: MAHINDE ABEYNAIKE
Bomin Linde-Geschäftsführer Mahinde Abeynaike spricht über die Bedeutung von LNG.

42 LNG – MEHR ALS EIN TREIBSTOFF FÜR DIE SCHIFFFAHRT
Das Engagement zweier Unternehmen für den Ausbau eines LNG-Transport- und Logistiksystems.

44 PETER PICKHUBENS PINNWAND
Tipps und Storys einer Hafenmöwe

46 INTERN – HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.
Die Marketingorganisation bietet zahlreiche Leistungen und Services für Kunden und Partner.

46 IMPRESSUM

BRUNSBÜTTEL PORTS

more than moving

www.schrammgroup.com

- Transport
- Handling
- Storage
- Logistics

Multi Purpose Port
Elbehafen Brunsbüttel

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel Fon: +49 (0) 4852 884-0
Fax: +49 (0) 4852 884-26 info-bp@schrammgroup.de

WALLMANN&CO

Your Partner in the Port of Hamburg

Professionals at the waterfront

Handling and Warehousing

- General cargo
- Heavy lifts
- Iron products
- Steel products

Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG), Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg
Phone: +49(0)40-7 52 07-0

Visit us at
www.wallmann-hamburg.de

Ein nationales Verschrottungsprogramm ist nicht die Lösung

Die Handelsschifffahrt, insbesondere die Containerschifffahrt, leidet seit Jahren unter einer schweren Krise. Die stagnierende Weltwirtschaft, Überkapazitäten und Ratenverfall machen der Branche dauerhaft zu schaffen. Das Port of Hamburg Magazine (POHM) sprach mit Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder, über die schwierigen Rahmenbedingungen und die Herausforderungen der Zukunft.

© HHM / Julia Delfs

Seit 2010 vertritt Ralf Nagel, Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder die Interessen der rund 200 Verbandsmitglieder.

POHM: War es für Sie eine große Überraschung als Ende August die Insolvenz von Hanjin bekannt wurde?

Nagel: In der Handelsschifffahrt sind Fracht- und Charterraten seit acht Jahren nicht auskömmlich. Insofern kann es eigentlich nicht überraschen, dass einzelnen Unternehmen langsam die Puste ausgeht. Die Mehrzahl unserer Mitglieder, die Containerschiffe verchartern, hat nun natürlich die Unsicherheit, was mit den Chartervereinbarungen passiert. Wie wird die Restrukturierung von Hanjin aussehen? Wird ein neuer Investor bei Hanjin einsteigen? Was wird der südkoreanische Staat machen?

Bleiben wir erstmal beim Liniengeschäft. Durch das Ausscheiden von Hanjin sind die Containerfrachtraten kurzfristig gestiegen. Aber dieser Effekt ist schnell verpufft. Heißt das, es ist nur eine Frage der Zeit ist, wann der nächste in die Knie geht?

Das wäre spekulativ. Es ist richtig, dass das auf die Raten keinen durchschlagenden Effekt hatte. Das war aber auch nicht zu erwarten. Die Schiffe bleiben ja weiterhin im Markt. Und da es relativ moderne Schiffe sind, auf denen immer noch Kredite laufen, werden sie auch nicht abgewrackt. Alle Marktteilnehmer kämpfen aufgrund der geringen Erträge ums Überleben. Ob daraus allerdings eine Insolvenz wird, hängt davon ab, wie die Eigentümer dieser Unternehmen sich engagieren, also Kapital einschießen. Dementsprechend würde ich die Hanjin-Insolvenz nicht als Auftakt für eine ganze Serie von Insolvenzen im Linienbereich sehen.

Wie beurteilen Sie die Lage der deutschen Containerlinien? Wie behaupten sie sich in dem schwierigen Umfeld?

Ich kann nicht für einzelne Unternehmen sprechen. Die deutschen Linien haben aber klare und innovative Signale in den Markt gegeben und sich so positiv abgesetzt. Das waren auch sehr gute Signale für den Standort.

In der Vergangenheit haben die Containerlinien, aber auch Massengut-, Tanker- und Schwergutreedereien, vor allem durch Konsolidierungen versucht, der Krise zu trotzen. Viel gebracht hat es nicht. Ganz im Gegenteil: die Verluste steigen weiter. Ist das Rezept „Erfolg durch Größe" gescheitert?

INTERVIEW

Auf keinen Fall. Ein Skaleneffekt ist sinnvoll, auch wenn er erfahrungsgemäß immer kleiner wird. Klar ist aber auch: Wer auf der Einnahmenseite ein Problem hat, muss die Kostenseite drücken – so viel es geht. Natürlich ohne die Qualität des Produkts oder der Dienstleistung zu verschlechtern. Kooperationen können da helfen, zum Beispiel beim gemeinsamen Einkauf von Schmieröl oder bei der Vermarktung der Flotte. Kosten zu drücken, hilft aber nicht auf Dauer. Insoweit ist eine der wesentlichen Aufgaben unserer Mitgliedsunternehmen, die gesamte Prozesskette anzugucken. Stichwort Digitalisierung. Man muss seine gesamten Geschäftsabläufe neu bewerten und optimieren. Das machen derzeit nicht nur die Linienreedereien, sondern auch die Vercharterer. Die Digitalisierung ist also eines der Themen, das eine Rolle spielt bei der Frage: Bleiben wir wettbewerbsfähig oder nicht?

Weder Konsolidierungen noch Digitalisierung ändern etwas an dem eigentlichem Problem: die gewaltigen Überkapazitäten. Gibt es dafür überhaupt eine Lösung?

Wenn heute Schiffe verkauft werden, dann fahren sie morgen unter einem anderen Eigner weiter, nur mit weniger Kapitalkosten. Für den Markt ist bei so einem Verkauf also gar nichts gewonnen. Entsprechend fordern viele ein Verschrottungsprogramm. Das würde aber nur helfen, wenn es global umgesetzt würde. Die Chinesen beispielsweise bauen aber weiterhin neue Schiffe, und zwar aus zwei Gründen: Zum einen wollen sie eine große, moderne und leistungsfähige eigene Handelsflotte. Zum anderen müssen ihre gewaltigen Werftkapazitäten zumindest zum Teil ausgelastet werden. Entsprechend wird der Schiffbau in China subventioniert.

Also, selbst wenn wir ein nationales Verschrottungsprogramm machen dürften, was wegen der EU-Beihilferegularien sowieso nicht erlaubt ist, würde es nichts bringen, 200 deutsche Schiffe abzuwracken, wenn in derselben Zeit anderorts schon wieder 200 neue vom Stapel laufen.

Die Zahlen bestätigen das. Laut der Analysten von Alphaliner stehen trotz der vorherrschenden Überkapazitäten immer noch über 480 Containerschiffe mit vier Millionen TEU in den Auftragsbüchern. Die Situation wird also tatsächlich noch schlimmer?

Sie wird zumindest nicht besser. Weltweit wird ein Flottenzuwachs im Bulker-Bereich von mehr als 1.000 Schiffen erwartet. Wir werden ja gerne in Generalhaft genommen und uns wird vorgeworfen: Ihr kriegt den Hals nicht voll und bestellt immer weiter neue Schiffe. Nein! Die deutschen Reeder sind massiv auf die Bremse getreten. Es stehen nur noch wenige Neubauten in den Order-Büchern. Die deutsche Flotte ist entsprechend auch die einzige größere Flotte, die derzeit schrumpft. Alle anderen bedeutenden Handelsflotten – die chinesische, die griechische, die japanische – wachsen.

„Die deutschen Reeder sind massiv auf die Bremse getreten. Es stehen nur noch wenige Neubauten in den Order-Büchern.“

In welcher Weise kann der Verband Deutscher Reeder etwas zu Verbesserung der Lage beitragen?

Auf die Marktverhältnisse kann ein Verband genau wie die Politik nur begrenzt Einfluss nehmen. Natürlich versuchen wir, die Rahmenbedingungen für die deutsche Handelsflotte so mitzugestalten, dass sie in diesem Weltflottenspiel auch weiterhin an der Spitze bleiben kann. Die Schifffahrt wird es auch in Zukunft geben. Es ist nur die Frage, ob mit oder ohne Deutschland. Der volkswirtschaftlichen Theorie zufolge wird es irgendwann auch wieder einen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage geben. Aber es werden einige auf dem Weg dahin aufge-

„Die Zahl der Neueinsteiger in die Berufe an Bord liegt im langjährigen Mittel bei rund 450."

ben müssen, weil sie nicht über die nötigen Reserven verfügen.

Was bedeutet das Schrumpfen der nationalen Handelsflotte für den deutschen Schifffahrtsstandort?
Mit jedem Schiff, das den Standort verlässt, geht nicht nur Kapital verloren. An jedem Schiff hängen Arbeitsplätze – sowohl auf See als auch an Land.

Keine erbaulichen Aussichten für den maritimen Nachwuchs. Kann man der Branche unter diesen Umständen überhaupt zu mehr Attraktivität verhelfen?
Die Seeschifffahrt ist nach wie vor eine attraktive Branche. Wir sehen momentan kein Nachwuchsproblem. Die Zahl der Neueinsteiger in die Berufe an Bord liegt im langjährigen Mittel bei rund 450. In den Boom-Jahren hatten wir bis zu 800 Neueinsteiger, also fast doppelt so viel. Das hat sich jetzt normalisiert. Und um die Berufsperspektiven für den Nachwuchs in der Krise zu verbessern, haben die Reeder die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland eingerichtet. Mit jährlich 20 Millionen Euro unterstützen sie darüber die Aus- und Weiterbildung von deutschen Seeleuten. Und damit diese auch langfristig beschäftigt werden können, greift seit dem Sommer die verbesserte öffentliche Förderung der Lohnnebenkosten. Unser Ziel muss es sein, die nautisch-technische Kompetenz für den gesamten Standort Deutschland zu halten.

Das ändert aber nichts daran, dass Arbeitsplätze fehlen, oder?
Die Seeschifffahrt befindet sich weiterhin auf einem Wachstumskurs. Wir sind aber eine globale Branche. Wer einen Beruf in der Handelsschifffahrt ergreift,

© HHM / Julia Delfs

konkurriert mit Arbeitnehmern aus der ganzen Welt. Im Gegensatz zu anderen Bildungsabschlüssen in Deutschland ist das aber auch eine große Chance: mit seinem Befähigungszeugnis kann ein junger Nautischer oder Technischer Offizier bei jeder Reederei anheuern und Erfahrungen sammeln. Die Gehälter in den Offiziersrängen sind im Übrigen auch im internationalen Niveau sehr attraktiv. Und nach der Zeit an Bord warten spannende Perspektiven in den Reedereien an Land, aber auch in der Forschung, im Schiffsbau und vielen anderen Bereichen. Das maritime Know-how von Seeleuten ist sehr gefragt.

Gibt es denn auch noch positive Bereiche in der Schifffahrt?
Im Feederbereich, bei den kleineren Schiffen, ist die Situation etwas besser. Und auch in der Spezialschifffahrt. Sorgenkinder sind die Containerschiffe und die Bulkschifffahrt. Die niedrigen Raten im Containertransport treffen die deutschen Reeder besonders, weil wir mit rund einem Drittel weltweit den größten Marktanteil in diesem Segment haben.

Was ist mit der Kreuzschifffahrt?
Die boomt in der Tat. Aber das Geschäft ist mit der Handelsschifffahrt auch nicht zu vergleichen. Die Gefahr von Überkapazitäten ist nicht erkennbar, selbst wenn der europäische Markt irgendwann gesättigt sein sollte. Wenn man nur guckt, wie viele Menschen in Indien und China leben und davon nur ein Prozent für die Kreuzschifffahrt gewinnen würde, dann wäre das gewaltig. Da verwundert es nicht, dass AIDA eines seiner Schiffe in den asiatischen Markt bringt. Von dem Boom profitiert der Standort Deutschland gleich mehrfach durch hochwertige Arbeitsplätze im Schiffbau, bei den Zulieferbetrieben und auch bei den Reedereien. Das Fleet Operations Center von Carnival Maritime, zu dem auch AIDA gehört, hier in Hamburg ist ein gutes Beispiel dafür. ■

Verband Deutscher Reeder

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) wurde 1907 von regionalen Reedervereinigungen gegründet, um eine gemeinsame und einheitliche Interessenwahrnehmung zu ermöglichen. Heute vertritt der VDR die deutschen Seeschifffahrtsunternehmen nicht nur in Berlin und Brüssel, sondern über seine Mitgliedschaften in verschiedenen internationalen Organisationen auch auf weltweiter Ebene.

Details: www.reederverband.de

JAN TIEDEMANN, ANALYST LINER SHIPPING AND PORTS BEIM BRANCHENDIENST ALPHALINER, ZUR AKTUELLEN SITUATION IN DER SCHIFFFAHRT UND IN DEN HÄFEN.

© ELBREKLAME / Markus Grabsch

„Häfen und Terminals sollten aus den Fehlern der Reeder lernen“

Es ist ein Dienstagabend im Oktober, als ich vom Hamburger Flughafen starte. Schon nach wenigen Sekunden in der Luft werden die Lichter der Stadt von einem dichten Nebel verschluckt. Unsichtbar im Dunkel liegt Hamburg unter einer tiefhängenden Wolkendecke. Unsichtbar, bis das Flugzeug langsam dreht und hinter einer Schraffur aus Nieselregen ein orangefarbenes Leuchten am Boden erscheint: Es sind die Umrisse des Hamburger Containerhafens.

Rund 17 Stunden, zwei Zwischenstopps und 6.130 Meilen später wiederholt sich das gleiche Bild beim Anflug auf den Flughafen Busan-Gimhae. Dichte Wolken verschlucken die Lichter Koreas zweitgrößter Stadt und lediglich der helle Schein des riesigen Hafens ist zu sehen. Wie ein einsamer Leuchtturm in dunkler See strahlen die Containerterminals von Busan in einem kräftigen Orange durch den Nebel.

Die beiden so ähnlichen Eindrücke wirken beinahe symbolhaft: In einem Schifffahrtsmarkt, der sich nur langsam von einer der tiefsten Krisen der letzten Jahrzehnte erholt, geht es den Häfen bislang noch vergleichsweise gut. Obwohl die Situation natürlich auch hier vielerorts angespannt ist, so blieben Häfen doch oft ein Stabilitätsfaktor innerhalb der maritimen Branche und viele Terminalbetreiber konnten selbst am Tiefpunkt der Krise noch schwarze Zahlen schreiben.

Dennoch stehen der Branche herausfordernde Jahre bevor und die schwierige Lage, in der sich die meisten Linienreeder und Schiffseigner heute befinden, sollte den Häfen eine Warnung sein.

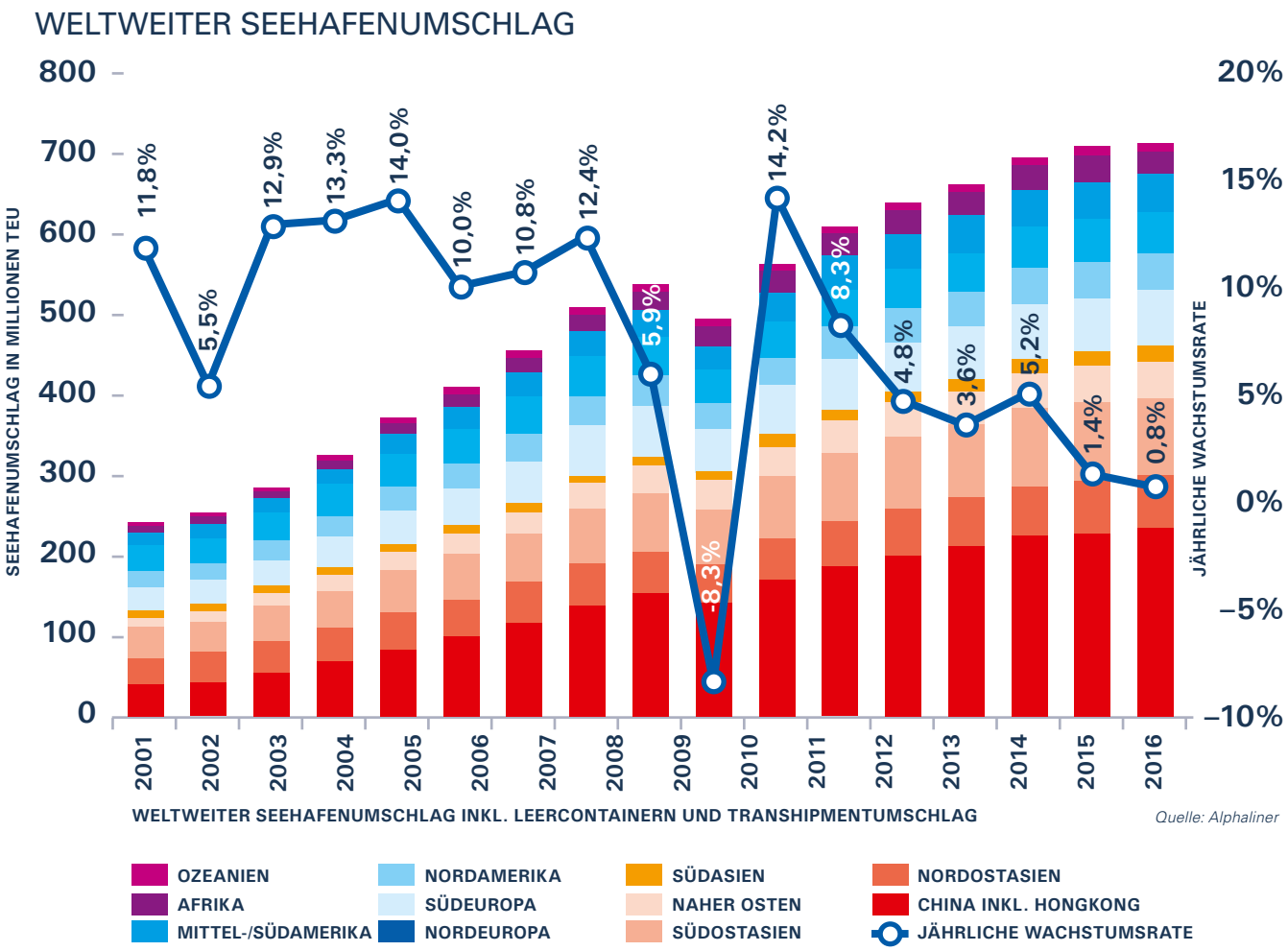
In einer Phase, in der sich das globale Wachstum verlangsamt, geht es letztlich auch hier um Kapazitätsmanagement. Häfen und Terminals sollten aus den Fehlern der Reeder lernen und sich auf neue Rahmenbedingungen mit deutlich geringeren Wachstumsraten einstellen.

Wohin geht also die Reise 2017 und in den kommenden Jahren? Es wäre leichtsinnig zu glauben, dass die Schifffahrt nach ihrer längsten Krise noch einmal einen solchen Boom mit goldenen Jahren erlebt wie kurz vor dem Crash von 2008 und 2009.

Es stellt sich insgesamt die Frage, wie man sich ein dauerhaftes Nach-Krisen-Szenario vorzustellen hat. Welcher Zustand wird das „new normal" der Branche und wie wird ein solches Umfeld die Seehäfen beeinflussen?
Zuallererst gilt es festzuhalten, dass wahrscheinlich kein Weg je zurück in die Zeiten des Volumenwachstums der Vorkrisenjahre führen wird.
Zwar wuchs zum Beispiel der weltweite Hafenumschlag, mit Ausnahme von 2009, durch die gesamte Krise hindurch weiter und verdreifachte sich von 230 Mio. TEU im Jahr 2000 auf knapp 700 Mio. TEU im Jahre 2016. Dennoch hat sich das Wachstum inzwischen deutlich abgekühlt, von zweistelligen Prozentsteigerungen in den 2000er Jahren, hin zu niedrigen einstelligen Raten in diesem Jahrzehnt. Für 2016 wird aktuell ein Volumenwachstum von nur noch 0,8 Prozent prognostiziert und auch in den kommenden Jahren ist von einem insgesamt niedrigen Wachstum auszugehen. Die derzeitige Wachstumsverlangsamung ist also keine direkte Krisenfolge, sondern vielmehr eine grundlegende Veränderung, eine Art Paradigmenwechsel.
Im Vergleich zu anderen Bereichen der Schifffahrt ist der weltweite Containerhandel ein relativ junges Phänomen. Die ersten Containerschiffe, winzig nach heutigen Maßstäben, kamen in den 1960er-Jahren in Dienst und erst zwanzig Jahre später wurden sowohl die Ladungsvolumina als auch die Schiffe merklich größer.
Rund 80 Prozent des Nettowachstums der Weltcontainerflotte fanden allein in den vergangenen 15 Jahren statt. In den Jahren zwischen 2000 und 2016 verfünffachte sich die Schiffskapazität von lediglich 4 Mio. TEU auf über 20 Mio. TEU. Globales Outsourcing in einem beispiellosen Ausmaß trieb den Containerboom voran und in Zeiten schwacher Nachfrage gab es zumeist noch Mittel und Wege, den Markt zumindest tendenziell wieder in Richtung eines Gleichgewicht zu bewegen.
Vor einem Jahrzehnt konnte der Containerverkehr sich noch in neue Fahrtgebiete ausdehnen und überdies Waren und Gütergruppen auf sich ziehen, welche bis dato noch konventionell verschifft wurden.
Heute sind diese Optionen gänzlich ausgeschöpft. Heute gibt es kaum ein Fahrtgebiet, in dem nicht schon sämtliche geeignete Ladung auch im Container verschifft wird. Die Globalisierung hat zudem ihren Zenit erreicht und Möglichkeiten, industrielle Produktion noch weiter auszulagern – und damit Transportnachfrage auszulösen, sind kaum noch vorhanden.
Der Containerseeverkehr kann also heute nicht mehr allein durch Einmaleffekte wachsen. Im Gegensatz zu früher muss heutiges Volumenwachstum ebenso organischer Natur sein wie in jeder anderen vollentwickelten Branche.
Der einst berühmte BIP-Multiplikator, eine hohe positive Korrelation zwischen allgemeinem Wirtschaftswachstum und der Containerschifffahrt, hat sich allmählich auf einen Faktor von lediglich eins reduziert. Praktisch heißt dies: Er existiert nicht mehr. Allgemeines Wirtschaftswachstum erzeugt nicht mehr automatisch ein überproportionales Wachstum in der Containerschifffahrt, und Häfen werden sich dieser neuen Realität anpassen müssen.
Im Vergleich zu vergangenen Jahrzehnten wird die Nachfrage nach Umschlagkapazität zukünftig deutlich maßvoller ansteigen und Hafenbetreiber werden Nachfrage und Angebot merklich sorgfältiger austarieren müssen als noch in der jüngeren Vergangenheit.
Dies ist allerdings leichter gesagt als getan, insbesondere in einem Umfeld, in dem jeder Hafenneu- und Ausbaumaßnahme viele Jahre an Genehmigungsverfahren vorherlaufen – ganz zu schweigen von weiteren Aspekten wie der Finanzierung und der tatsächlichen, oft aufwendigen Durchführung.

„Es wäre leichtsinnig zu glauben, dass die Schifffahrt nach ihrer längsten Krise noch einmal einen solchen Boom mit goldenen Jahren erlebt."

Eine Möglichkeit ist es an dieser Stelle, neue Kapazitäten durch Modernisierung und Effizienzsteigerung bestehender Hafenanlagen zu schaffen, anstatt in großem Maßstab zusätzliche Liegeplätze zu bauen. Dies hat auch den Vorteil, dass „mehr Kapazität pro Kaimeter" auch kürzere Liegezeiten für Schiffe und erhöhte betriebliche Effizienz bedeutet.
All dies ist jedoch sehr kapitalintensiv. Besonders in einem Marktumfeld, in dem kaum ein Carrier willens ist, für hochwertigen Service im Hafen mehr Geld zu bezahlen als bei qualitativ schlechteren Wettbewerbern, sind aufwendige Modernisierungen nicht immer leicht refinanzierbar.
Die aktuelle Konsolidierungswelle in der Linienschifffahrt wird den Reedern in Zukunft zudem tendenziell



mehr Marktmacht bescheren als bisher. In einem Markt, der zunehmend von einigen wenigen globalen Mega-Allianzen dominiert wird, haben nur noch wenige Häfen den Luxus, wirklich unersetzbar zu sein. Die meisten Haupthäfen stehen bereits heute in einem harten Kampf mit den Wettbewerbern in ihrer Region. In diesem wettbewerbsintensiven Umfeld, und unter dem Einfluss eines stagnierenden Volumenwachstums, werden Hafen- und Terminalbetreiber voraussichtlich mit rückläufigen Margen zu rechnen haben.

Was bedeutet dies nun für Hamburg, dem wichtigsten Containerhafen Deutschlands?

Der Betrieb eines großen Containerhafens auf vergleichsweise kleiner Fläche, zudem mitten in einem wachsenden Stadtstaat gelegen, ist sicherlich nicht ohne Herausforderungen.

Der Einsatz immer größerer Schiffe – die durchschnittliche Schiffsgröße im Fernost-Europa-Verkehr hat vor kurzem die 15.000-TEU-Marke überschritten – bedeutet, dass die Spitzenbelastungen an den Terminals auch in Zeiten eines relativ bescheidenen Gesamtwachstums zunehmen. Gerade in einem Stadthafen wie Hamburg können diese Verkehrsspitzen mit Perioden starker Infrastrukturauslastung durch nicht-hafenbezogene Nutzungen zusammenfallen.

Zwar ist es in Zeiten niedrigen Wachstums im Prinzip vorteilhaft, möglichst wenig teure Überkapazitäten oder schlecht genutzte Infrastruktur vorzuhalten, jedoch können kurzfristige Überlastung und daraus resultierende Verzögerungen in der Schiffsabfertigung leicht zu Nebenwirkungen der Arbeit in einem Stadthafen werden. Vorhersage, Koordination und Management solcher strukturellen Engpässe werden also mehr und mehr zu Kernkompetenzen für die langfristige Sicherung eines funktionierenden Hafens im Allgemeinen und eines kompakten Stadthafens im Besonderen.

Initiativen wie das HVCC Hamburg Vessel Coordination Center, getragen von den großen Terminalbetreibern des Hafens, sind diesbezüglich ein Schritt in die richtige Richtung. Darüber hinaus werden geplante Verkehrsmanagement-Tools der HPA und andere unter dem smartPORT-Banner zu entwickelnde Anwendungen Hamburgs Fortschritte auf diesem Weg weiter vorantreiben.

Insbesondere in einer Zeit abnehmender Ertragsmargen im Hafenbetrieb muss es darum gehen, Angebot und Nachfrage möglichst weit auszugleichen, ohne jedoch in strukturelle Kapazitätsengpässe zu geraten. Es wird in Zukunft darauf ankommen, keine milliardenteuren Hafenanlagen „auf Vorrat" zu bauen, sondern die vorhandenen Anlagen bestmöglich zu nutzen und gleichzeitig bei Bedarf neue Kapazitäten zum richtigen Zeitpunkt und wohldosiert an den Markt zu bringen. Hamburg war und ist traditionell ein Qualitätshafen mit

schnellem und zuverlässigem Service. Hamburg ist ebenso bekannt für seine hervorragenden Hinterlandverbindungen per Bahn wie für ein starkes Containeraufkommen direkt aus der Metropolregion. Die kompakte Größe des Hafens, mit sehr beschränkten Erweiterungsflächen, hat Hamburg immer schon stets dazu gezwungen, in sehr effiziente Terminals zu investieren, anstatt lediglich in der Größe zu wachsen.
Ein starkes Logistik-Cluster sorgt zudem dafür, dass der Containerumschlag auch außerhalb der Terminals zusätzliche Wertschöpfung in der Region erzeugt. In dieser Hinsicht ist Hamburg nicht nur eine Station, durch die Container möglichst effizient hindurchgeschleust werden, sondern auch eine Gewerbe- und Logistikhochburg.
Hamburg hat also, zum Teil den Umständen gehorchend, viele wichtige Schritte auf dem Weg zu einem für kommende Jahrzehnte gut aufgestellten Hafen bereits gemacht. Dieser Weg gehört nun konsequent fortgesetzt. ■

© HHM-Hasenpusch

Hochleistungsfähige Containerterminals und eine hervorragende Hinterlandanbindung per Bahn sichern Hamburgs Bedeutung als globale Logistikdrehscheibe.

Umweltschutz: Eine Mammutaufgabe für die Schifffahrt

Nachhaltigkeit wird auf dem umweltfreundlichsten Verkehrsweg, dem Wasser, groß geschrieben. Die gesetzgebenden Institutionen auf Länder-, europäischer und internationaler Ebene, implementieren kontinuierlich neue Anforderungen und Richtlinien, um die Umweltbelastung zu reduzieren und die CO2-Emissionen zu verringern. Die Reedereien sind gefordert, durch gezielte operative Maßnahmen und auch kreative Umrüstungen an Schiff und Flotte die Regularien umzusetzen. Verifizierer, wie die Klassifikationsgesellschaft Bureau Veritas, begleiten diese Prozesse aktiv und beratend.

Hauptaugenmerk liegt bei den meisten Regeln auf den Abgasemissionen. So gilt bereits in der ECA-Zone (Emission Control Area) der Vereinigten Staaten von Amerika, dass Schiffe, die dieses Gebiet befahren und nach dem 01.01.2016 auf Kiel gelegt wurden, mit Motoren ausgerüstet sein müssen, die erheblich geringere Stickoxidemissionen (MARPOL TIER 3) aufweisen oder mit einer Abgasnachbehandlungsanlage (Katalysator) ausgestattet sind. Diesem internationalen Vorbild folgen die Nord- und Ostsee, wo diese Vorschrift ab 2021 greifen wird.

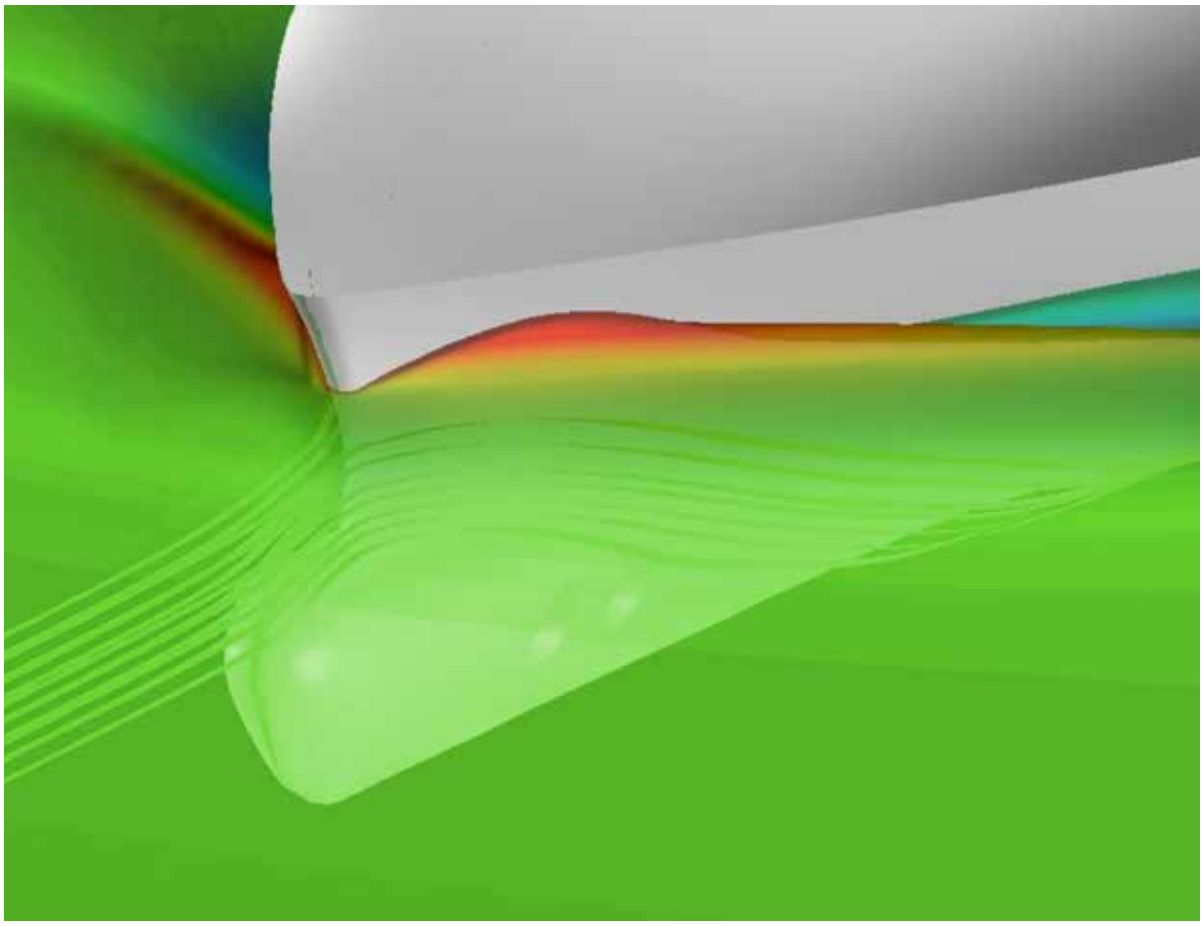
Die Reduzierung der Schwefeldioxidemissionen wird seit längerem verfolgt. Der Nord- und Ostseeraum ist als Schwefelemissionskontrollgebiet SECA (Sulphur Emission Control Area) definiert, wo die im Abgas produzierten Schwefelemissionen von zuvor 1,0 Prozent auf 0,1 Prozent reduziert wurden. Ende Oktober 2016 hat die Internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO entschieden, diesen Schwefelgrenzwert weltweit zu reduzieren. Der Beschluss sieht vor, dass ab 2020 der zulässige Höchstwert für den Schwefelgehalt im Kraftstoff von derzeit 3,5 Prozent auf 0,5 Prozent zu senken ist. Für den internationalen Umweltschutz in der Seeschifffahrt ist diese Entscheidung genauso ein Meilenstein wie für den weltweiten Wettbewerb.
Weiterhin hat die EU-Kommission ein Regelwerk erlassen, das Reedereien verpflichtet, ab August 2017 Pläne vorzulegen, wie die CO2-Emissionen gemessen, dokumentiert und an die EU gemeldet werden könnten. Das Gesetz umfasst alle Schiffe über 5.000 BRZ, die Häfen innerhalb Europas anlaufen. Unter dem Titel „Monitoring, Reporting, Verifying of CO2 emissions“ ist diese sogenannte MRV-Verordnung Teil der Gesamtstrategie der EU-Kommission zur Reduzierung der Treibhausgase. Diese Erfassung, Dokumentation sowie die jährliche Verifikation der Emissionen werden von akkreditierten Verifizierern wie Bureau Veritas geprüft. Tecnitas, eine Tochter von Bureau Veritas, hat in Zusammenarbeit mit einem auf EU-Emissionshandel spezialisierten Unternehmen das Programm „MRV-Ready“ erstellt. Es unterstützt Reedereien bei der Findung einer effizienten Lösung zur Messung der vorgegebenen Parameter sowie der Erstellung von Berichten an die EU über ihre Flotte.

Ebenfalls im Herbst 2016 wurde ein wichtiger Meilenstein im Ballastwasser-Übereinkommen erreicht. Mit dem Beitritt Finnlands Anfang September haben ausreichend Staaten, deren Handelsflotten zusammen mindestens 35 Prozent des Bruttoraumgehalts der Welthandelsflotte ausmachen müssen, ratifiziert. Das Ballastwasser-Übereinkommen tritt in zwölf Monaten in Kraft. Somit ist die Installation von Ballastwasserbehandlungsanlagen oder äquivalenten Lösungen innerhalb der nächsten fünf Jahre – im Rahmen der

„Mit der Einführung des Energy Efficiency Design Index in 2013 ist die maritime Industrie schon heute verpflichtet, die CO2-Emissionen von Schiffen kontinuierlich zu senken.“

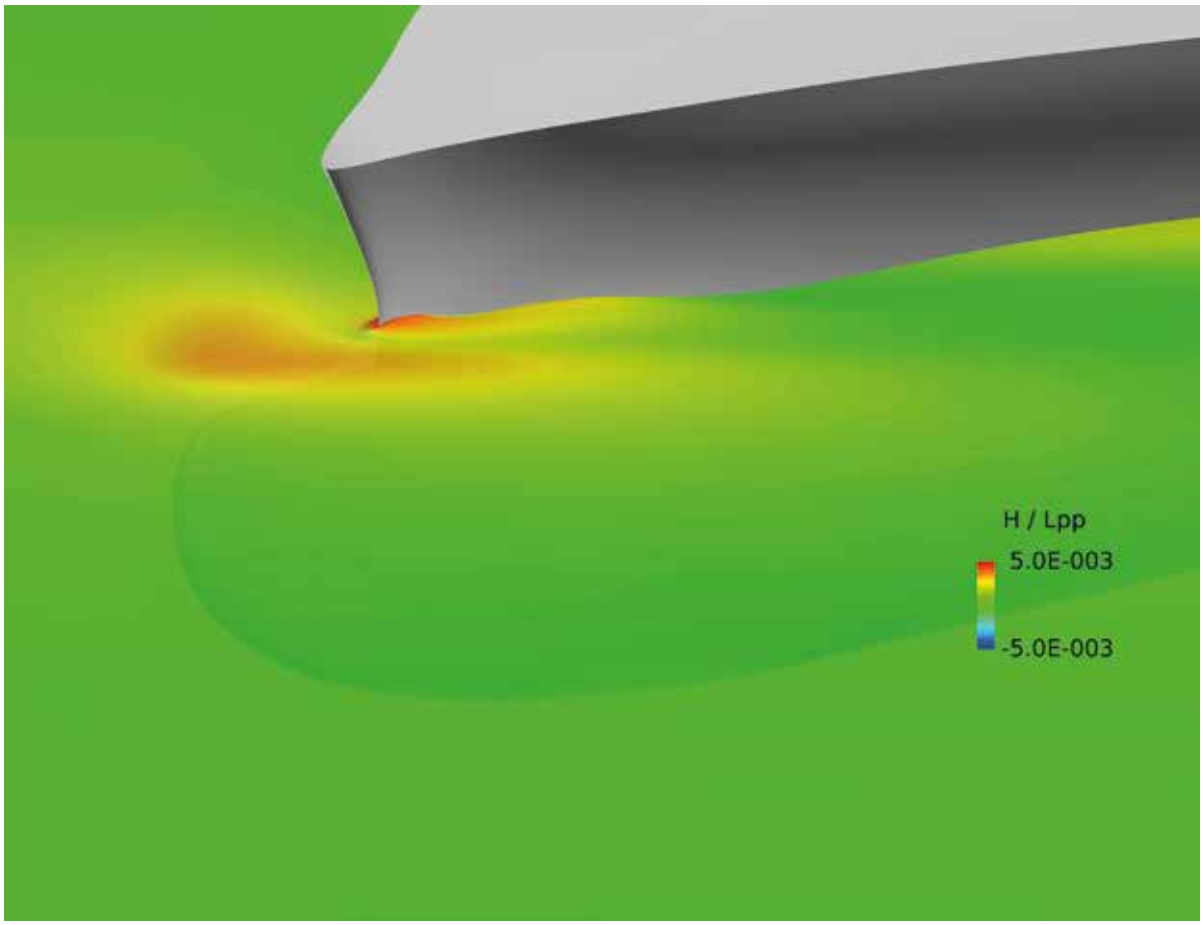
© Thinkstok

Best-Practice Beispiel ist der Umbau des CMA CGM Containerschiffs „Tosca“: Der Vergleich von Ursprungsbugwulst (oben) und optimiertem Bugwulst (unten) zeigt die vorher stärkere Bugwelle. Dabei hat die Form des Bugwulstes Einfluss auf die Schiffseffizienz.



© HydrOcean

Nach insgesamt 850 Berechnungen liefert die neue Rumpfform des Containerschiffs eine Effizienzsteigerung von rund neun Prozent, was zu einem geringeren Treibstoffverbrauch führt.



© HydrOcean

Erneuerung des International Oil Pollution Prevention (IOPP) Zertifikats – verpflichtend. Das Ballastwasser-Übereinkommen wurde bereits im Jahr 2004 verabschiedet. Ziel ist es, die durch Ballastwasser verursachten Schäden an der Meeresumwelt zu verringern, da die Verschleppung von ortsfremden Meeresorganismen durch das Ballastwasser von Seeschiffen zu Problemen im Ökosystem Meer führen kann.

Mit der Einführung des Energy Efficiency Design Index in 2013 ist die maritime Industrie schon heute verpflichtet, die CO2-Emissionen von Schiffen kontinuierlich zu senken. Maßnahmen zur Verbesserung des Propulsion-Wirkungsgrades, zur Verringerung des Schiffswiderstands und zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches der Haupt- und Hilfsaggregate sind implementiert. Diese Maßnahmen führen auch zu einer Reduzierung der Bunkerkosten. Bureau Veritas hat zahlreiche dieser Projekte begleitet – von der Optimierung der Schiffsgeschwindigkeit, über „Derating" der Hauptmotorenleistung bis zur Installation eines neuen Propellers oder eines neuen Bugwulstes. Hydrocean, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft von Bureau Veritas, hat sich insbesondere auf hydrodynamische Verbesserungen spezialisiert, um so die Effizienz zu steigern und die Umweltbilanz zu optimieren. Ein Best-Practice Beispiel ist der Umbau des 8.500 TEU-Containerschiffs „Tosca" von CMA CGM. Die Linienreederei entschied sich für die Umsetzung einer parametrischen Optimierung des Bugwulstes, um den Treibstoffverbrauch zu reduzieren. Hydrocean wurde durch CMA CGM beauftragt, diesem Ziel bei einem vorgegebenen Fahrprofil, das 17 Kombinationen von Schiffsgeschwindigkeit und Tiefgang umfasst, gerecht zu werden.

Dabei wurden über 50 Bugwulste automatisch durch den parametrischen Rumpfmodellierer von Hydrocean erzeugt. Die Richtungen und Amplituden wurden mit CMA CGM definiert, um alle Vorgaben, wie Schiffsvolumen, Stabilitätsregeln, und konstruktive Einschränkungen, zu berücksichtigen. Innerhalb weniger Tage wurden insgesamt 850 Berechnungen durchgeführt. Im Ergebnis zeigt die optimale Rumpfform eine Effizienzsteigerung von rund neun Prozent. Bei einem zugrunde gelegten durchschnittlichen Treibstoffverbrauch von 22.500 Tonnen pro Jahr und Schiff, bringt der optimierte Rumpf eine Ersparnis von ungefähr 1,35 Mio. USD pro Jahr und Schiff. ■

FULL-SERVICE AGENTUR RUND UM DEN ZOLL

Leistungen und Hilfen
+ Zollabwicklung
+ Zollconsulting
+ Schulungen
+ IT gestützter Zoll
+ Kunden-Webportal

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zollspedition übernimmt IMPORT PARTNER seit 1990 die neutrale, rechtskonforme und zuverlässige Abwicklung und Prozessberatung sämtlicher Zollformalitäten. Wir sind gerne Ihre Full-Service Agentur rund um den Zoll.

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

1990

DE AEOF 100179

© HMC / Romanus Fuhrmann

Recruiting auf der SMM-Messe: Unternehmen und Bildungsanbieter sind auf Nachwuchs angewiesen.

Karriere in der Schifffahrt – Soll ich oder soll ich nicht?

Abiturienten werden nach ihrer Schulzeit heutzutage vor eine schier unendliche Auswahl an möglichen Studien- und Ausbildungsgängen gestellt. Ein sehr relevantes Kriterium bei der Suche ist dabei stets die berufliche Aussicht in der jeweiligen Branche. Warum also ein Studium wählen, dass womöglich ohne Umwege in wildes Fahrwasser führt? Ist die aktuell angeschlagene Schifffahrtsbranche für junge Menschen überhaupt noch eine attraktive Karriereoption? Das Port of Hamburg Magazine hat sich auf dem „Maritime Career Market" der SMM 2016, der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft, einmal genauer umgeschaut.

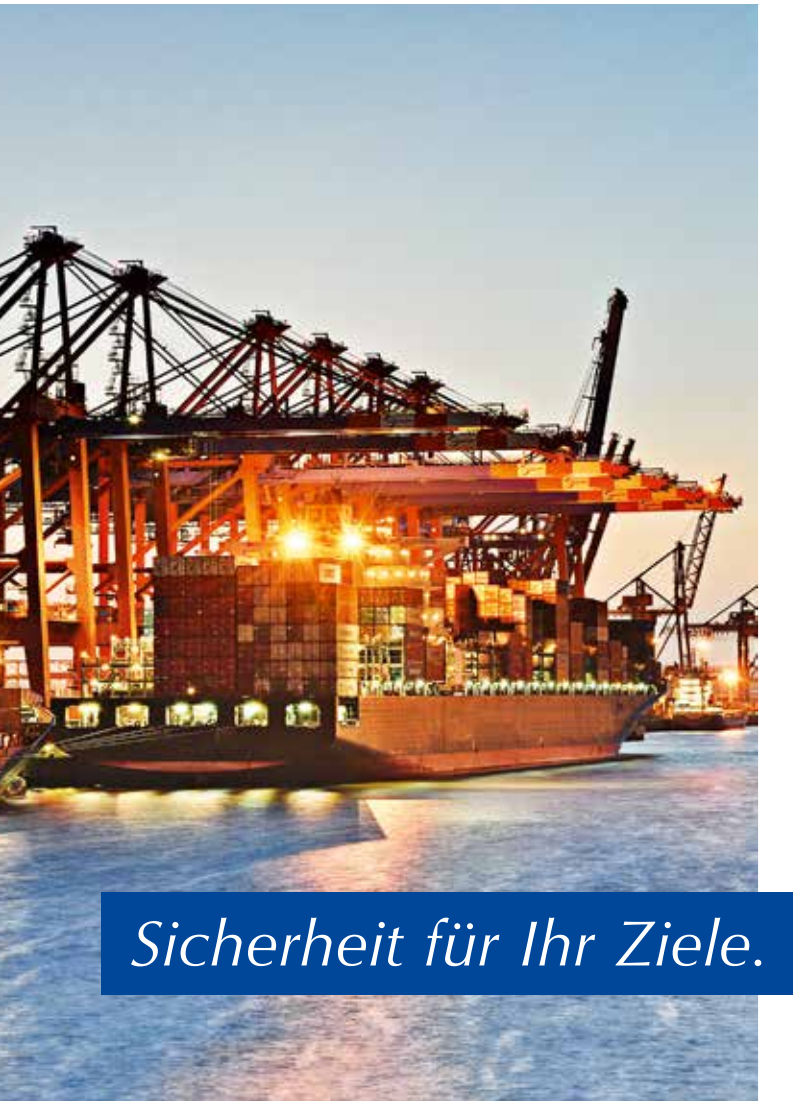
Hamburg-Messehallen, letzter Tag der SMM 2016. Wo sich eine Woche lang internationale maritime Branchenvertreter getroffen und über neue Technologien informiert haben, soll es sich nun um die „Ressource Mensch" drehen. Bei all den großartigen Geräten und automatisierten Steuersystemen vergisst man leicht, dass all das nach wie vor menschengemacht ist. Hochqualifiziertes Personal, das sich um die Entwicklung, die Produktion und den Betrieb des Schiffes und seiner vielen Einzelteile kümmert. Neben knapp einem Dutzend Unternehmen sind hier auf dem Maritime Career Market auch einige Hochschulen mit Studienberatern und ihren Studierenden vertreten, die mit potenziellen Studienanfängern ins Gespräch kommen wollen. Eine gute Gelegenheit für einen Statusbericht.

Henrik Frankman studiert Nautik an der Seefahrtschule Emden-Leer, eine traditionsreiche Hochschule, die seit über 160 Jahren Nautiker ausbildet. Er zeigt sich zuversichtlich: „Das Schiff wird als globales Transportmittel nicht an Bedeutung verlieren, unabhängig von der Krise wird es also auch immer Reedereien ge-

ben. Es gibt dann auch immer einen Bedarf an hochqualifizierten Absolventen der renommierten deutschen Hochschulen". Während die Absolventen des jüngeren und deutschlandweit einmaligen Studiengangs „Schiffs- und Reedereimanagement" durch Vertiefungsrichtungen wie Umwelttechnik, Reedereilogistik oder Qualitätsmanagement aktuell sogar auf eine zunehmende Nachfrage seitens der Reeder stoßen, haben es die Nautiker zurzeit schwerer. Damals, Anfang der 2000er, seien die Studierenden schon vor Ende des Studiums mit Arbeitsverträgen ausgestattet gewesen. Erst deutlich nach Beginn der Schifffahrtskrise wurden der entstandene Sogeffekt und die regelrechte Marktüberschwemmung mit Absolventen aus seiner Sicht richtig erkannt. Heute sei es spürbar schwieriger, eine Anstellung zu finden: „Wir müssen bei den Reedern klingeln gehen und versuchen, über Praxissemester in Betrieben den ersten Arbeitgeber zu finden", so Frankman. Er ist überzeugt, dass es weiterhin möglich ist, den Traum von der Karriere auf hoher See zu verwirklichen, wenn man sich aktiv darum bemüht. Dieses Umdenken der Ausbildungsbeteiligten setze allerdings nur langsam ein. Aus seiner Sicht würden beiderseitige Eingeständnisse es auch leichter machen, den verunsicherten Studieninteressenten entgegenzutreten – also die gegenwärtige Situation zu akzeptieren und dann realistischer die Chancen und Risiken darzulegen, die mit der Wahl des Studiengangs verbunden sind.

Auch die größte maritime Hochschuleinrichtung Deutschlands, der Campus Elsfleth der Jade Hochschule, reagiert auf die veränderten Rahmenbedingungen der Branche und reformiert die maritimen Bachelor-Studiengänge. Für den Dekan des Fachbereichs Seefahrt und Logistik, Prof. Dr. Ralf Wandelt, spielen Spezialisierungsmöglichkeiten über Profilbereiche und die Praxisausrichtung der Lehre dabei eine wichtige Rolle, um die Absolventinnen und Absolventen attraktiv für den Arbeitsmarkt zu machen. „Die Vorbereitung auf Praxisphasen wurde erheblich intensiviert und ist in der Nautik mit einer zweiwöchigen Ausbildungsreise auf einem Großsegler in Nord- und Ostsee hochgradig attraktiv", so Wandelt. Die Jade Hochschule setzt wie die Hochschule Emden-Leer ebenfalls in erster Linie auf Kooperationen – der unmittelbare Kontakt der Studierenden mit Betrieben und Institutionen auf Exkursionen und Kontaktmessen sei später vielleicht der entscheidende Schritt für das erste Jobangebot.

Für ihn ist ganz klar, wieso die globale maritime Wirtschaft trotz Entwicklungen wie der Ausflag-



O. GIFFEY
Versicherungsmakler seit 1883

Schäden können wir leider nicht verhindern, wir bieten jedoch Schutz vor deren finanziellen Folgen für Ihr Unternehmen.

Wir verstehen uns als kompetenten Partner unserer Kunden und gestalten gemeinsam mit Ihnen individuelle Versicherungslösungen.

Bei O. Giffey liegt seit unserer Gründung 1883 der Schwerpunkt neben dem allgemeinen Versicherungsschutz auf der Absicherung von Geschäften im Im- und Export.

Wir kennen unsere Kunden und deren Risiken.

Als unabhängiger Versicherungsmakler
bieten wir Absicherung für:

Transport
Spedition
Umschlag
Lager

Maschinen und Kräne
Feuer- und
Sachschäden
Haftpflicht
Umwelt

O. GIFFEY Versicherungsmakler · Ballindamm 8 · D-20095 Hamburg
Telefon: + 49 40 32 55 56 - 0 · Telefax: + 49 40 32 55 56 - 32
E-Mail: info@o-giffey.de · Internet: www.o-giffey.de

Die Nautik-Studierenden der Jade Hochschule sind auf dem Segelschulschiff Großherzogin Elisabeth in Nord- und Ostsee unterwegs.

© Jade Hochschule / Michael Stephan

© Jade Hochschule / Michael Stephan

gung vieler deutscher Flotten immer noch auf deutsche Absolventen angewiesen ist: „Nautische und maritime Kompetenz wird am exportorientierten Standort Deutschland auch an Land gebraucht: Da wären zum Beispiel Lotsen, die Verkehrsüberwachung und Schifffahrtsbehörden, um nur ein paar Beispiele zu nennen." Die Einstellung der Ausbildung ist aus Sicht von Prof. Wandelt jedenfalls keine Option. Zum einen ginge dadurch viel Know-How verloren, zum anderen würde ein erneuter Aufbau der Strukturen bei wiederanziehender Nachfrage sehr viel Zeit in Anspruch nehmen.

Ein Schlagwort der Studienberater, das auch hier auf der SMM mehrfach fällt, ist die Interdisziplinarität – also die fächerübergreifende Zusammenarbeit und die Verbindung unterschiedlicher Skills, die früher strikt von Studiengang zu Studiengang getrennt wurden. In kaum einer Branche ist interdisziplinäres Lernen so essentiell geworden wie in der Schifffahrt. Das macht ein Blick auf die Anforderungen an die Interessenten deutlich, die beispielsweise so klingen: Hohes Organisationsgeschick, Interesse an multikultureller Zusammenarbeit und einhergehende Fremdsprachenkenntnisse, Technik- und IT-Affinität, aber auch kaufmännisches Gespür. Drei Dinge kann man der Nautik und anderen maritimen Disziplinen jedenfalls nicht absprechen: Die Vielfältigkeit der erlernten Kompetenzen, der hohe Anspruch und eine spannende Zeit von Beginn an. Denn wer kann schon von sich behaupten, ein Semester auf den Weltmeeren studiert zu haben? ■

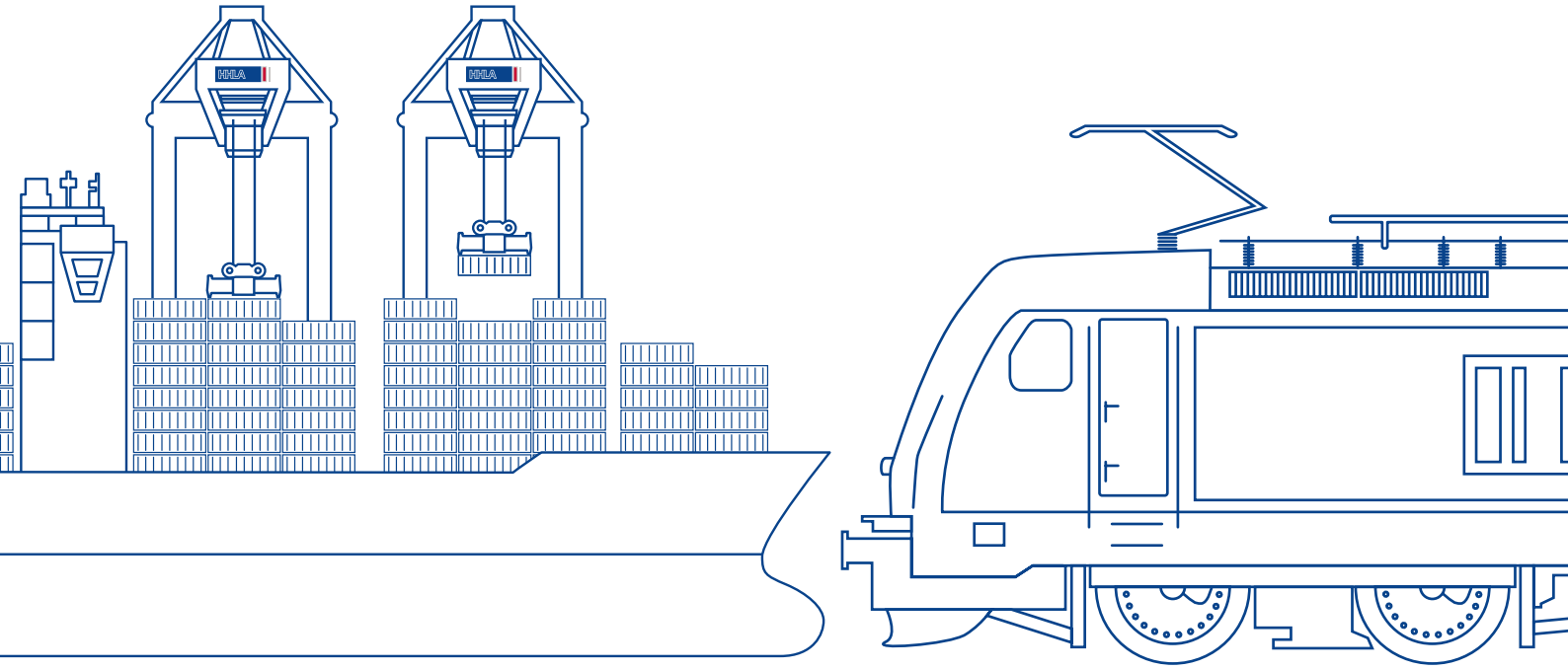
Talents for Maritime

Viele Wege führen in die maritime Berufswelt, die weit mehr ist als die reine Seeschifffahrt. Auch der Schiffbau, die Zulieferindustrie und die Offshore- und Meerestechnik zählen dazu. Als hilfreicher Berufskompass dient dabei die Broschüre „Talents for Maritime", herausgegeben vom Verlag DVV Media Group in Kooperation mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland. Auf 50 Seiten wird die gesamte Bandbreite an Berufsbildern der maritimen Branche mit vielen Informationen zu Ausbildungs- und Studiengängen vorgestellt und mit Portraits von jungen Berufstätigen angereichert.

Details:
Die digitale Fassung gibt es zum Download kostenlos unter: www.schiffundhafen.de/talents

WIR BRINGEN DEN HAFEN INS HINTERLAND.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG ist ein führender europäischer Hafen- und Transportlogistikkonzern, der Schiff, Bahn und Lkw zu einer vorbildlichen Transportkette verknüpft. Ihre Container-Drehscheiben sind die Knotenpunkte eines Netzwerkes, das Häfen an Nord-, Ostsee, Mittelmeer und Schwarzem Meer mit dem mittel-, ost- und südosteuropäischen Binnenland verbindet. **www.hhla.de**



HHLA

HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG

DIE RUHE VOR DEM STURM

Die Pirateriegefahr am Horn von Afrika scheint gebannt. Aber so richtig will dem Frieden niemand trauen. Und schon tun sich neue Brennpunkte und Herausforderungen für die krisengebeutelte Handelsschifffahrt auf.

Es ist ruhig geworden. Vielleicht sogar ein bisschen zu ruhig? Die Rede ist von Piraterie. Vor gut fünf Jahren erreichte sie am Horn von Afrika ihren Höhepunkt und war nicht nur in der Schifffahrt ein viel diskutiertes Thema mit weitreichenden Auswirkungen auf die gesamte Branche. Auf einmal interessierte sich auch die breite Öffentlichkeit für das Phänomen, das für die meisten bis dato mehr als längst vergangene Seeräuber-Romantik à la „Fluch der Karibik“ denn als reale Bedrohung wahrgenommen wurde. Als dann die ersten deutschen Reedereien betroffen waren, überschlugen sich die Gazetten förmlich. Kaum eine Woche, ohne dass die Lage im Golf von Aden nicht unter teils reißerischer Boulevard-Manier minutiös auseinander genommen wurde. Selbst Hollywood griff das Thema auf und brachte mit Tom Hanks in der Hauptrolle die Odyssee der 2009 gekaperten „Maersk Alabama“ auf die Kinoleinwand. Und jetzt? Nichts ist

© Bundeswehr

Da die Piraterie erfolgreich zurückgedrängt wurde, hat die Deutsche Marine ihre militärische Präsenz am Horn von Afrika reduziert. Kommen nun die Piraten zurück?

mehr zu lesen von wüsten Angriffen bestens ausgerüsteter Piraten, brutalen Geiselnahmen, nervenzehrenden Lösegeldverhandlungen und gescheiterten Befreiungsversuchen. Ist es tatsächlich gelungen, die Bedrohung am Horn von Afrika erfolgreich zu bekämpfen und die Gewässer zwischen Somalia und dem Jemen bis ins Arabische Meer hinein dauerhaft sicher zu machen? Oder ist es nur die Ruhe vor dem nächsten Sturm?

Die Zahlen sprechen eigentlich eine deutliche Sprache. Laut deutscher Marine wurden 2011 vor der somalischen Küste noch 176 Angriffe auf Schiffe und 25 Entführungen verzeichnet. Seit 2013 gab es keine Entführung mehr in dem Seegebiet, und 2015 keinen einzigen versuchten Angriff. Im ersten Halbjahr 2016 registrierte das International Maritime Bureau (IMB) lediglich einen Vorfall vor der jemenitischen Küste. Trotzdem ist die Lage alles andere als sicher. Erst am 22. Oktober gab es nach langer Ruhepause wieder eine Attacke vor der somalischen Küste – ausgerechnet auf einen deutschen Tanker. Erst durch Warnschüsse ist es den Sicherheitskräften an Bord gelungen, die Angreifer zu vertreiben. (siehe Auszug aus dem Live Piracy & Armed Robery Report 2016 auf Seite 26).

„Seit 2013 gab es am Horn von Afrika keine Entführung mehr, und in 2015 keinen einzigen versuchten Angriff."

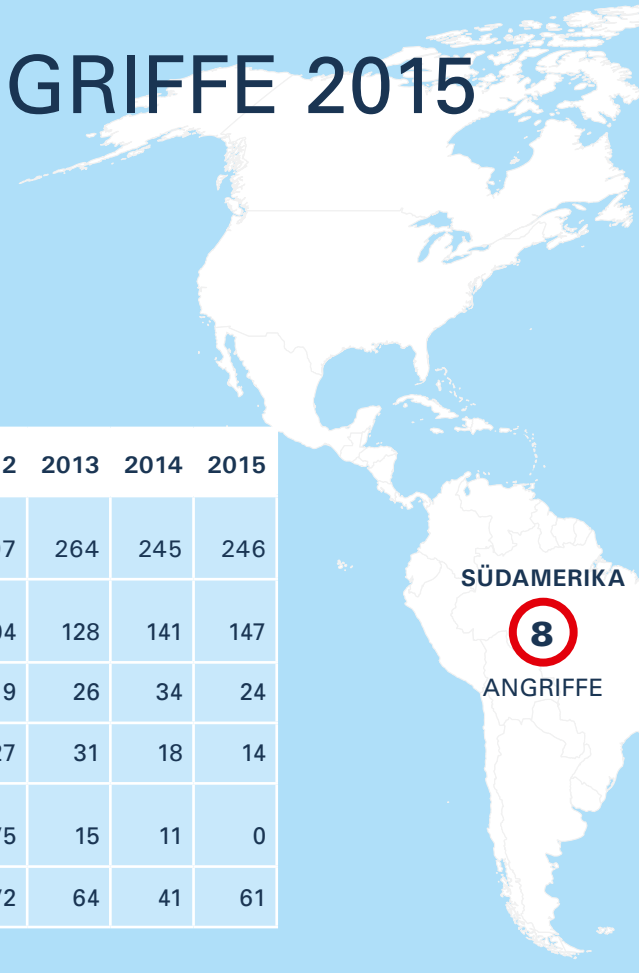
Ohne Frage hat die Militäroperation Atalanta als multinationale Mission der EU, die unter anderem die Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika zum Ziel hat, zur Stabilisierung der Lage beigetragen. Aus dem Einsatzführungskommando der Bundeswehr in Potsdam heißt es dazu: Seit Dezember 2008 wurden 581 Angriffe durch Piraten im Operationsgebiet registriert. 435 Angriffe konnten vereitelt beziehungsweise abgewehrt werden, 134 Angriffe wurden aktiv durch das Eingreifen von Atalanta-Schiffen oder -Flugzeugen unterbunden. Zudem hätten Atalanta-Kräfte seit Beginn der Mission 120 sogenannte Pirate Action Groups aufgebracht und 155 Piraterieverdächtige in Gewahrsam genommen und an unterschiedliche nationale Strafverfolgungsbehörden überstellt, von denen bis dato 119 nachvollziehbar rechtskräftig verurteilt wurden.

PIRATENANGRIFFE 2015

246
ANGRIFFE WELTWEIT

-44%
SEIT 2011

PIRATERIE-REPORT DES INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB)	2011	2012	2013	2014	2015
GESAMTZAHL DER GEMELDETEN TATSÄCHLICHEN UND VERSUCHTEN ANGRIFFE	439	297	264	245	246
DAVON IN SÜDOSTASIEN (INDONESIEN, MALAKKASTRASSE, MALAYSIA, MYANMAR, PHILIPPINEN, STRASSE VON SINGAPUR, THAILAND)	80	104	128	141	147
DAVON INDISCHER SUBKONTINENT (BANGLADESCH, INDIEN)	16	19	26	34	24
DAVON NIGERIA	10	27	31	18	14
DAVON AM HORN VON AFRIKA (GOLF VON ADEN, ROTES MEER, SOMALIA, OMAN)	237	75	15	11	0
RESTLICHE WELT	96	72	64	41	61

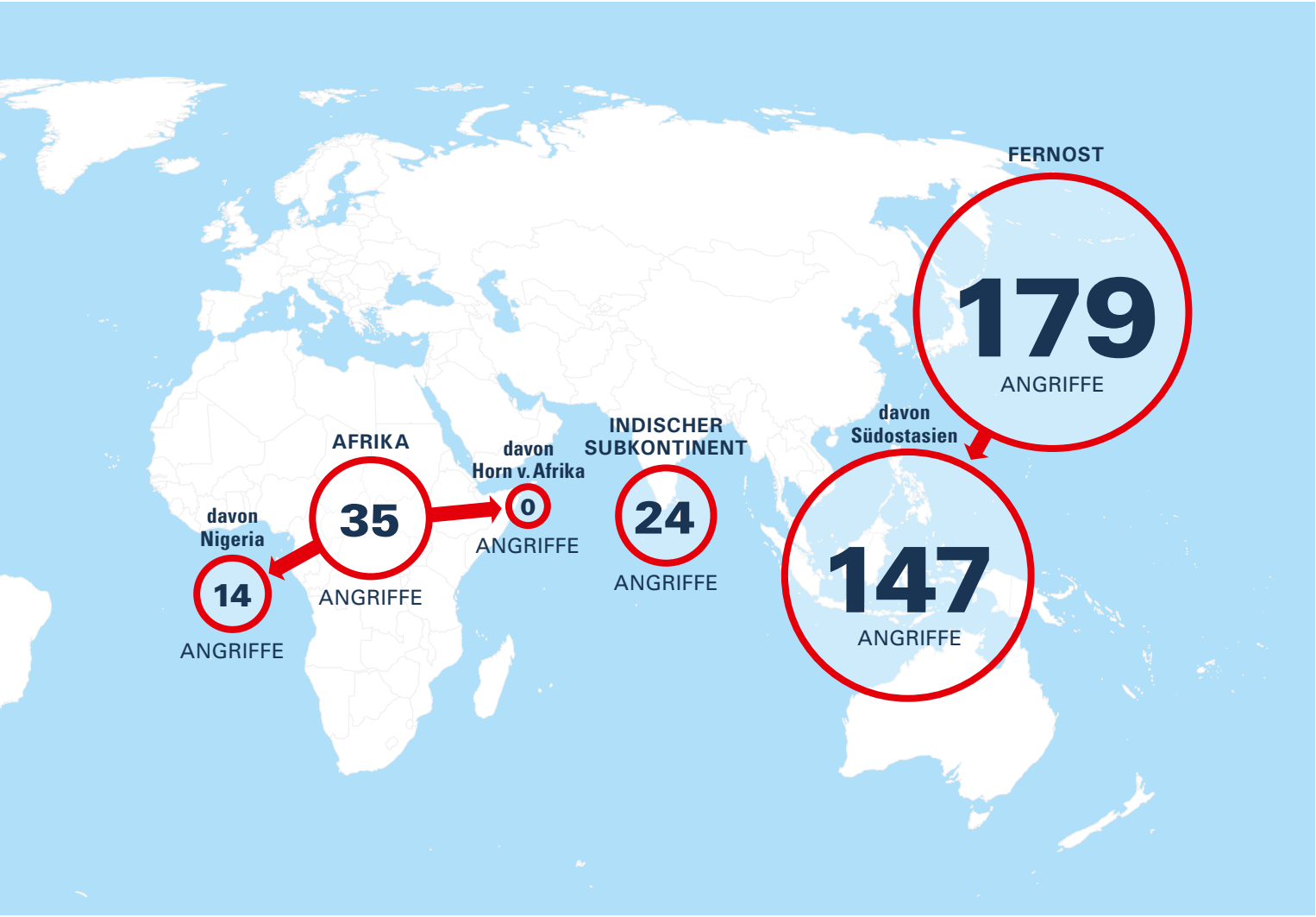


Neben der militärischen Präsenz haben aber vor allem die Sicherheitsmaßnahmen der Reedereien selbst die Situation entschärft. Es gibt kaum ein Schiff, das nicht die BMP4-Empfehlungen (Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy) befolgt. Wichtigstes Instrument ist dabei mit Sicherheit der Einsatz von bewaffnetem Begleitpersonal. Thorsten Steubesand ist Geschäftsführer von ZST Maritime, eine von nur drei deutschen privaten Sicherheitsfirmen, die vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle die Lizenz für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen erhalten haben. Der ehemalige Offizier der Marine hat selbst an der Mission Atalanta teilgenommen und weiß, dass Militärschiffe oft zu weit entfernt sind, um angegriffenen Handelsschiffen zu helfen. Dafür sei die High Risk Area einfach zu groß. „Sie müssen sich das so vorstellen, als würden fünf Streifenwagen für die Sicherheit in ganz Deutschland zur Verfügung stehen". Die Selbsthilfe, also der Einsatz von sogenannten Armed Guards als Begleitschutz an Bord der Handelsschiffe, zeigte denn auch ihre Wirkung. Schon allein der Anblick der bewaffneten Sicherheitskräfte reichte häufig aus, um die Angreifer zum Beidrehen zu bewegen.

Es ist eine nachvollziehbare Konsequenz, dass die deutsche Marine und auch andere Nationen ihre militärischen Aktivitäten nun zurückfahren, da

© Bundeswehr

Seit Beginn der Atalanta-Mission wurden 120 sogenannte Pirate Action Groups durch Einsatzkräfte aufgebracht.



A° 1847

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Terminal operations in the port of Hamburg

- Multipurpose terminal
- Heavy lift capacities up to 280 t
- 100,000 m² covered warehouse space
- 40,000 m² additional area under construction
- Storage compliant with LIFFE, LME, ICE
- Project management
- Fully ISPS & AEO certified
- Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG
Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg
Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193
Email: hamburg@de.steinweg.com
www.hamburg.steinweg.com

A° 1847

Trotz der positiven Entwicklung am Horn von Afrika: Noch immer werden hier Seeleute als Geiseln gehalten. Am 26. März 2012 wurde der omanische Fischtrawler „Naham 3“ gekapert und die 26-köpfige Besatzung entführt. Seither ist sie in der Gewalt der somalischen Piraten, die bis heute auf eine Lösegeldzahlung beharren.

© Bundeswehr

das Risiko durch Piraten deutlich gesunken ist. Aktuell ist kein deutsches Marineschiff am Horn von Afrika im Einsatz. Zum Ende des Jahres operierten lediglich ein niederländisches, ein französisches und ein spanisches Militärschiff sowie ein spanisches und ein deutsches Aufklärungsflugzeug im Rahmen der Mission Atalanta im Einsatzgebiet.

Und trotzdem: Wirklich sicher fühlt sich niemand. So bestätigte die Marine: „Die Piraten können jederzeit wieder zu ihrem „Geschäft“ zurückkehren. Die Bedrohung gleicht einem Schwelbrand, dem durch die Atalanta-Präsenz und die Schutzmaßnahmen der Reedereien der Sauerstoff genommen wurde.“ Und auch Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen weiß trotz aller Erfolge, dass Atalanta auch weiter notwendig sei, um einen Rückfall in die Piraterie zu verhindern.

Ebenso gibt das IMB keine dauerhafte Entwarnung. Die Situation am Horn von Afrika bleibe unsicher, heißt es in einem Bericht. Somalische Piraten, ausgerüstet mit automatischen Waffen, Panzerfäusten und Schnellbooten, hätten immer noch die Fähigkeiten und Kapazitäten, Überfälle durchzuführen. Und so befürchtet das IMB: „Wir glauben, dass auch nur ein einziger erfolgreicher Angriff auf ein Handelsschiff den Tatendrang der somalischen Piraten sofort neu entfachen würde.“

Vor diesem Hintergrund verwundert es nicht, dass die Schiffsversicherer weiter auf höchste Sicherheitsmaßnahmen bei der Durchquerung des Piratengebiets bestehen. Es wird weiterhin in Konvois und mit bewaffnetem Sicherheitspersonal gefahren, BMP4 ist allgegenwärtig, wie auch deutsche Reeder auf Nachfrage bestätigen. Die Frage ist nur: Wie lange noch? Seit fast einem Jahrzehnt steckt die Handelsschifffahrt in der Krise. Und ein Ende ist nicht in Sicht. Der Kostendruck ist immens und hat zahlreiche Reedereien bereits in die Knie gezwungen. Sicherheitsexperte Steubesand hat entsprechend auch schon Anzeichen einer Aufweichung von Sicherheitsstandards festgestellt. „Es gibt erste Schiffe, die ohne bewaffnetes

+++AUS DEM LIVE PIRACY & ARMED ROBBERY REPORT 2016+++

Date: Sat Oct 22 2016
Type of Vessel: Product Tanker

Location detail: Around 300nm East of Hobyo, Somalia
Narrations: 22.10.2016: 09.55 LT: Posn: N04°28'1N – E53°22'2

A BLUE HULLED BOAT WITH 5-6 PERSONS ON BOARD APPROACHED A PRODUCT TANKER UNDERWAY. AT A CPA OF 2 CABLES THE ON BOARD SECURITY TEAM FIRED WARNING SHOTS RESULTING IN AN EXCHANGE OF FIRE. THE BOAT LATER ABORTED AND MOVED AWAY. VESSEL REPORTED SAFE.

TYPE OF ATTACK: FIRED UPON

Personal am Horn von Afrika unterwegs sind." Von Seiten eines Versicherers heißt es, dass zwar nicht ausgeschlossen werden könne, dass der eine oder andere dem Kostendruck nachgibt und Sicherheitsmaßnahmen zurückfährt. Das Gros sei das aber nicht. Denn keiner will der erste sein, der einem Piratenangriff zum Opfer fällt, und schon gar nicht wegen mangelnder Sicherheitsmaßnahmen.
So positiv sich die Situation am Horn von Afrika aktuell auch darstellen mag, im Gegensatz dazu verschärft sich andernorts die Sicherheitslage. Der IMB-Bericht „Piracy and Armed Robbery Against Ships" vom Februar 2016 verzeichnete für 2015 zwar keinen Piratenübergriff am Horn von Afrika, weltweit aber immerhin 246. Vor allem die Gewässer um Indonesien und Malaysia, aber auch vor Indien und Bangladesch weisen ein zunehmendes Gefahrenpotenzial auf. Von der Öffentlichkeit wird das kaum wahrgenommen, weil vornehmlich lokale Verkehre betroffen sind und es die Kriminellen in erster Linie auf Wertgegenstände, Ausrüstung und leicht bewegliche Ladung abgesehen haben. Schnell an Bord und wieder weg, so ihre Strategie.

„Während es somalische Piraten vor allen auf die Crew abgesehen haben, um Lösegeld zu erpressen, interessieren sich die nigerianischen Angreifer vor allem für die Ladung und das Schiff."

Besorgniserregender ist da die Situation im Golf von Guinea. Vor Nigerias Küste kommt es immer wieder zu Schiffskaperungen. Und hier gehen die Kriminellen ähnlich brutal wie am Horn von Afrika vor. Mit einem Unterschied: Während es somalische Piraten vor allen auf die Crew abgesehen haben, um Lösegeld zu erpressen, interessieren sich die nigerianischen Angreifer vor allem für die Ladung und das Schiff. Gerade kleinere und mittlere Produktentanker haben die Piraten im Visier. Sie verkaufen die erbeutete Ladung und nutzen das Schiff als Lager für weitere illegale Geschäfte. Steubesand: „Eine sehr gefährliche Situation für die Crews, da sie für die Kriminellen eher hinderlich sind. Um sie schnell loszuwerden, greifen die Piraten teilweise zu drastischen Maßnahmen. Wenn die Seeleute einfach mit dem Rettungsboot ausgesetzt werden, dann haben sie Glück gehabt. Hier ist ein Leben nicht viel Wert." Umso wichtiger ist auch hier die Präsenz von entsprechend ausgebildetem und ausgerüstetem Begleitpersonal. Denn: Bislang wurde auf der ganzen Welt noch kein einziges Schiff mit bewaffneten Sicherheitskräften an Bord gekapert oder entführt. Bisher anscheinend das einzige zuverlässige Mittel, den Piratenbanden und ihren abscheulichen Geschäften erfolgreich Paroli zu bieten. ■

Herausforderung Flüchtlingsrettung

Piraten sind nicht die einzige Herausforderung, der sich die Handelsschifffahrt derzeit stellen muss. Auch die Flüchtlingstragödie im Mittelmeer ist für die Branche ein Dauerbrenner. 2014 und 2015 wurden unter der Koordination der Seenotleitstelle (MRCC Maritime Rescue Coordination Center) in Rom über 320.000 Flüchtlinge gerettet, mehr als in 23 Jahren zuvor. Gerade am Anfang leistete dazu die Handelsschifffahrt einen erheblichen Beitrag. Für die involvierten Crews eine extreme Belastung.

Eine 20- bis 25-köpfige Besatzung steht auf einmal 200 bis 300 Schiffbrüchigen gegenüber. Diese haben oft traumatische Erlebnisse hinter sich, sind mitunter seit Jahren auf der Flucht und haben nun den letzten Schritt über das Mittelmeer gewagt. Es gibt Sprachbarrieren, Verletzte müssen medizinisch versorgt werden, Decken, Lebensmittel und Wasser werden gebraucht, sind in diesen Mengen aber oft gar nicht an Bord vorrätig. Trauriger Tiefpunkt war der April 2015. Innerhalb von 24 Stunden gingen Notrufe von 40 Flüchtlingsbooten beim MRCC ein. Insgesamt wurden 6.700 Menschen gerettet. Allerdings gab es trotz größter Anstrengungen auch viele Tote. Die Besatzungen von Handelsschiffen waren völlig überfordert, Hunderte Menschen ohne Rettungswesten von den gekenterten Booten vor dem Ertrinken zu retten.

Vor diesem Hintergrund und auch auf Druck europäischer Reedereiverbände wurden im Sommer 2015 die Rettungsaktivitäten der EU ausgeweitet und ein europäischer Marineeinsatz beschlossen. Auch private NGO-Initiativen helfen seither verstärkt in der Seenotrettung. Das hatte zur Folge, dass die Handelsschifffahrt deutlich entlastet wurde und die Zahl der durch sie geretteten Flüchtlinge um 62 Prozent von etwa 42.000 in 2014 auf 16.200 im Folgejahr fiel, während die Gesamtzahl unverändert hoch blieb.

Nichtsdestotrotz ist die Lage für die kommerzielle Schifffahrt weiter angespannt. Das zeigt allein die Tatsache, dass sich viele Reedereien mittlerweile von Sicherheitsfirmen beraten lassen und die Flüchtlingsrettung als separates Thema verstärkt in Crew-Trainingsinhalte aufgenommen wird.

© Fotolia

IM GLEICHGEWICHT: NEUE SOLAS-VGM-RICHTLINIE REIBUNGSLOS UMGESETZT

Nach Inkrafttreten der neuen Vorgabe zur Gewichtsangabe von Seefrachtcontainern hatte die internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO den Behörden in den Mitgliedstaaten einen Übergangszeitraum von drei Monaten, in denen eine praxisnahe Umsetzung zu erfolgen hat, gewährt. Seit dem 1. Oktober 2016 ist dieser Übergangszeitraum beendet. Das allgemeine Branchenfazit: Die neue Regel wurde problemlos in der Praxis umgesetzt.

Das internationale SOLAS-Abkommen (Safety of Life at Sea) wurde um die Vorgabe ergänzt, Exportcontainer ab dem 1. Juli 2016 nur mit einem verifizierten Bruttogewicht (VGM/Verified Gross Mass) an Bord eines Seeschiffs zu verladen. Die strengeren Vorgaben sind eine Reaktion auf Unglücksfälle in der Containerschifffahrt, die häufig durch Falschangaben der Containergewichte verursacht wurden. Um Wettbewerbsverzerrungen aufgrund unterschiedlicher Kontrollmethoden zu vermeiden, werden stichprobenartige behördliche Überwachungen über ein einheitliches Verfahren durchgeführt, auf das sich die EU-Mitgliedstaaten gemeinsam einigten.

Das VGM kann entweder durch Wiegen des beladenen Containers (Methode 1) oder durch Addition der Einzelgewichte (Methode 2) ermittelt werden. Die Pflicht zur VGM-Ermittlung trägt der Befrachter, der dann die Reederei informiert, die wiederum die Angaben an das Containerterminal weiterleitet. Nach Informationen der Mitgliedsunternehmen des Vereins Hamburger Spediteure (VHSp) nimmt die VGM-Ermittlung nach Einzelladungsgewichten gemäß Methode 2 eine herausragende Stellung in Deutschland ein. Hintergrund sind die eingeschränkten Wiegemöglichkeiten von Vollcontainern in der Fläche und die damit verbundenen Mehrkosten. Aktuell liegt der Nutzungsgrad der Methode 2 offenbar schon deutlich über 50 Prozent.

Die Zwischenbilanz des VHSp fiel positiv aus. Der Geschäftsstelle in Hamburg lagen bislang keine Informationen darüber vor, dass Container aufgrund fehlender VGM-Informationen bzw. aufgrund von Kontrollen durch die zuständige Behörde nicht verladen werden konnten. Das Komitee Deutscher Seehafenspediteure im Deutschen Speditions- und Logistikverband (KDS im DSLV) bezeichnete den Start der obligatorischen Containerverwiegung in Deutschland ebenfalls als gelungen. In der täglichen Praxis sei laut KDS im DSLV aber sicherlich noch Optimierungspotenzial vorhanden. Nach Ablauf der Übergangszeit bestätigte die BG Verkehr, die in Deutschland zuständige Behörde zur Einhaltung der Richtlinien, dass die meisten Boxen mit einer entsprechenden Gewichtsangabe versehen gewesen seien.

Gewogen werden kann im Hamburger Hafen beispielsweise bei Logistikdienstleistern, die ihr Portfolio entsprechend ergänzt haben und eine mobile Wiegestation oder auch mit Waagen ausgestattete Reachstacker für die VGM-Ermittlung nach Methode 1 anbieten. Das Wiegen auf dem Terminal wird eher als Ausnahme und Notlösung betrachtet. ■

BUREAU VERITAS S.A.
Zweigniederlassung Hamburg
Marine Department

Veritaskai 1, 21079 Hamburg
Tel.: +49 40 23625-0
Fax: +49 40 23625-620
E-Mail: ger_cha@de.bureauveritas.com

Visit us on: www.bureauveritas.de
www.veristar.com

Move Forward with Confidence

BUREAU VERITAS

Marine | Industry | Inspection & In-Service Verification | Health, Safety & Environment | Construction
Certification | Consumer Products Services | Government Services & International Trade

Das ist doch alles Müll!

Im Hamburger Hafen herrscht reger Verkehr. Täglich laufen Container-, Feeder- und Massengutschiffe, Öl- und Chemikalientanker, RoRo- und Stückgutfrachter aus der ganzen Welt den Universalhafen an. Jährlich sind das bis zu 9.000 Schiffsanläufe. An Bord der Schiffe: Container, konventionelle Güter, die Besatzung und … Müll! Letzteres in beachtlichen Mengen. Neben allgemeinen Schiffsabfällen – ähnlich dem Hausmüll, der durch die Besatzung verursacht wird, gibt es ladungs- und betriebsbedingte Abfälle. Damit dieser Müll nicht illegal ist Meer gekippt wird, bieten Häfen adäquate Auffangeinrichtungen für anfallende Abfälle an – ein Überblick.

Mehrere Jahrhunderte lang wurden Abfälle und Abwässer von Schiffen einfach ins Meer entsorgt. Allein auf dem Boden der Nordsee werden nach aktuellen Schätzungen bis zu 600.000 Kubikmeter Müll vermutet. Darunter machen Verpackungsmaterialien und Abfälle aus Fischerei und Schifffahrt den mit Abstand größten Anteil aus – für das Ökosystem Meer mit seinen Pflanzen und Fischen ein großes Problem. Denn Kunststoff braucht hunderte Jahre, bis er zerfällt und abgebaut wird. Fische und vor allem Seevögel verwechseln Plastik mit Nahrung und sterben an den Folgen der Aufnahme. Seit 1973 gelten daher für die Schifffahrt strenge Auflagen. Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, kurz MARPOL, ist das wichtigste Vorschriftenwerk für den Umweltschutz in der Seeschifffahrt. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, ist die Entsorgung jeglicher Schiffsabfälle in das Meer verboten. Hier kommen die Häfen ins Spiel.

In der EU wurde das MARPOL-Abkommen durch die Richtlinie 2000/59/EG über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ergänzt. Ziel der Richtlinie: die Schiffsmüllentsorgung an Land. In den Häfen werden hierzu entsprechende Auffangeinrichtungen bereitgehalten. Zudem verpflichtet die Richtlinie Seeschiffe dazu, spätestens 24 Stunden vor Anlaufen des EU-Zielhafens die Art und

„600.000 m³ Müll in der Nordsee entsprechen in etwa der Ladung von 22.000 Müllfahrzeugen.“

SCHIFFSMÜLLENTSORGUNG IM HAMBURGER HAFEN

Im Jahr 2015 wurden im Hamburger Hafen die Freimengen für die Entsorgung von Schiffsabfällen erhöht, um einen weiteren Beitrag für den Meeresschutz zu leisten. So hat jedes Seeschiff, das den Hamburger Hafen anläuft, die Möglichkeit eine Standardentsorgung für Schiffsabfälle in Anspruch zu nehmen. Voraussetzung ist die rechtzeitige Anmeldung über das zentrale System „National Single Window (NSW)“. Über die Standardentsorgung hinausgehende Mehrmengen müssen vom Schiffsführer zusätzlich bezahlt werden.

Die Standardentsorgung für Schiffsabfälle im Überblick

Ölhaltige Rückstände und Gemische
- Ölhaltige Rückstände (Ölschlamm)
- Ölhaltiges Bilgenwasser
- Leck-/Altöl

Freimenge:
30.000 m³ für Schiffe unter 50.000 BRZ
50.000 m³ für Schiffe über 50.000 BRZ

Schiffsabwässer
- Schwarzwasser (Abwasser mit fäkalen Feststoffen aus dem Toilettensystem)
- Grauwasser (wenig verschmutztes, fäkalienfreies Abwasser)

Freimenge:
200 m³, schiffsgrößenunabhängig

Hausmüllähnliche Abfälle
- Kunststoffe
- Lebensmittelabfälle
- Haushaltsabfälle
- Speiseöl
- Asche aus der Verbrennungsanlage
- Betriebsabfälle
- Tierkörper

Freimenge:
6 m³, schiffsgrößenunabhängig

© HHM / Dietmar Hasenpusch

© HHM / Dietmar Hasenpusch

Im Hamburger Hafen übernehmen 13 Tankschiffe rund um die Uhr den wasserseitigen Abtransport von festen und flüssigen Abfällen.

Menge der zu entladenden und/oder an Bord verbleibenden Schiffsabfälle und Ladungsrückstände über ein zentrales System zu melden.

Im Hamburger Hafen gilt: Einlaufende Schiffe können grundsätzlich alle im Seeverkehr enstehenden Abfälle – hierzu gehören Schiffsmüll, Schiffsabwässer, Ölrückstände und -gemische sowie Rückstände aus den Abgasreinigungsanlagen – in unbegrenzter Menge entsorgen. So stehen unter anderem 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche 13 Tankschiffe zur wasserseitigen Entsorgung von festen und flüssigen Abfällen bereit. Aktuell betreiben insgesamt zehn ortsansässige Unternehmen die stationären und mobilen Entlade- und Entsorgungseinrichtungen.

Da kommt die Frage auf, warum noch immer Müll ins Meer gekippt wird. Zwar ist der Trend insgesamt rückläufig, dennoch stellten die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer bei insgesamt 9.031 Schiffsüberprüfungen im Jahr 2014 in 1.533 Fällen Verstöße fest. Und das obwohl die Zahlung für eine Standardentsorgung von Schiffsmüll für jedes Schiff, das den Hamburger Hafen anläuft, verpflichtend ist – ob nun den Müll entsorgt wird oder nicht. Diese kostet je nach Schiffsgröße zwischen 10,00 Euro und 105,00 Euro. So zahlt ein Großcontainerschiff mit einer Bruttoraumzahl (BZR) von über 50.000 für die Entsorgung des Schiffmülls 105,00 Euro. Gebühren, die gemessen an den Gesamtanlaufkosten zu vernachlässigen sind.
Die Kritik an der Richtlinie nimmt zu. Insbesondere die Umweltverbände beklagen, dass die unkonkreten Formulierungen der Richtlinie zu uneinheitlichen Abfallentsorgungsmodellen geführt haben und Schiffseigner so mit unterschiedlichen Gebühren und Entsorgungsverfahren in den Häfen konfrontiert sind. Ein „No-Special-Fee-System", das die Kosten der Müllentsorgung über die regulären Hafengebühren abdeckt, sei die optimale Lösung. Der Anreiz, den Müll illegal auf See zu entsorgen, würde entfallen. Auch wenn man sich noch nicht über eine in Deutschland und der EU einheitliche Lösung zur Müllentsorgung einig ist – es gilt: Müll gehört nicht ins Meer. ■

+++Wasserschutzpolizeien entlarven Umweltsünder+++

Die Wasserschutzpolizeien der Küstenländer führen regelmäßig Schiffsüberprüfungen durch. Dabei werden die Öl-, Ladungs- und Mülltagebücher, deren Führung MARPOL vorschreibt, kontrolliert. Die Schiffsbesatzung muss die Entsorgung der Abfälle lückenlos dokumentieren und entsprechende Entsorgungsbelege nachweisen können. In den meisten Fällen wurden wegen geringfügiger Verstöße nur Verwarnungen mit einem Verwarngeld verhängt. 2014 wurden 175 Fälle zur weiteren Verfolgung an das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, die in Deutschland zuständige Behörde für die Verfolgung von Umweltverstößen auf See, abgegeben. Insgesamt wurden hiervon 61 Verfahren eingestellt. 5 Verfahren sind noch offen.

Für eine Handbreit Wasser unterm Kiel

Der wasserseitige Zugang ist einer der Schlüssel für einen reibungslosen Betrieb des Hamburger Hafens. Der Bereich Hafeninfrastruktur Wasser bei der Hamburg Port Authority (HPA) sorgt mit seinen Experten dafür, dass die großen Schiffe selbst unter schwierigen Bedingungen sicher in den Hafen gelangen.

Als internationaler Seehafen, der weit im Hinterland liegt, hat der Hamburger Hafen viele Vorteile gegenüber anderen Seehäfen Europas. Seine Lage, eine Loco-Quote von über 30 Prozent und eine ausgeprägte Anbindung an das Hinterland über Schiene, Straße und Binnenschifffahrt sorgen dafür, dass die Waren mit dem Seeschiff besonders gut an die Märkte angebunden sind.

Doch gerade diese Lage stellt eine besondere Herausforderung für den Hafenbetrieb dar. Der Hamburger Hafen ist ein offener Tidehafen und liegt in einem Stromspaltungsgebiet, in dem sich die Strömung der Elbe verlangsamt. Die Konsequenz: Sedimente werden aus der Nordsee und aus dem Oberlauf der Elbe nach Hamburg eingetragen und lagern sich vermehrt im Hafen ab. Aus diesem Grund muss der Gewässergrund ständig auf Tiefe gehalten werden. Ziel der HPA ist es, den Schiffen immer die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel zu gewähren.

Wie läuft die Arbeit der HPA ab? Regelmäßige Peilungen des gesamten Hafens zeigen zunächst, an welchen Stellen überschüssige Sedimente entfernt werden müssen. Umfangreiche Probennahmen und Analysen

14.500 m³ im Bauch: Der Laderaumsaugbagger Bartolomeu Dias baggert Sedimente im Köhlbrand und bringt sie in die Nordsee.

geben Aufschluss über die Belastung der Sedimente. Danach wird entschieden, ob sie im Gewässer bleiben können oder an Land behandelt und entsorgt werden müssen.

Der weitaus größte Teil der Sedimente kann im Gewässer verbleiben. Für diesen Pfad hat Hamburg zwei Optionen: die Umlagerung innerhalb Hamburgs vor der Insel Neßsand, etwa 20 Kilometer stromab des Hafens, oder die Verbringung in die Nordsee zur sogenannten Tonne E3. Die Nordsee-Option ist für Hamburg sehr wichtig, denn die überschüssigen Sedimente können dadurch dauerhaft aus dem Flusssystem ausgetragen werden. Seit 2005 kann Hamburg diese Option nutzen. 2016 wurde die hierfür notwendige Genehmigung erneuert und erweitert. Erstmalig können nun ganzjährig Sedimente aus allen verkehrskritischen Hafenbereichen in die Nordsee ausgetragen werden, vorausgesetzt sie erfüllen die strengen Umweltanforderungen.

Ein umfangreiches Umweltmonitoring sorgt im Bereich der Tonne E3 dafür, dass mögliche Auswirkungen genauestens überwacht werden. Die

© HPA

Claudia Flecken ist Mitglied der HPA-Geschäftsleitung und Leiterin des Unternehmensbereichs Hafeninfrastruktur Wasser bei der Hamburg Port Authority.

© HPA / Boris Hochfeld

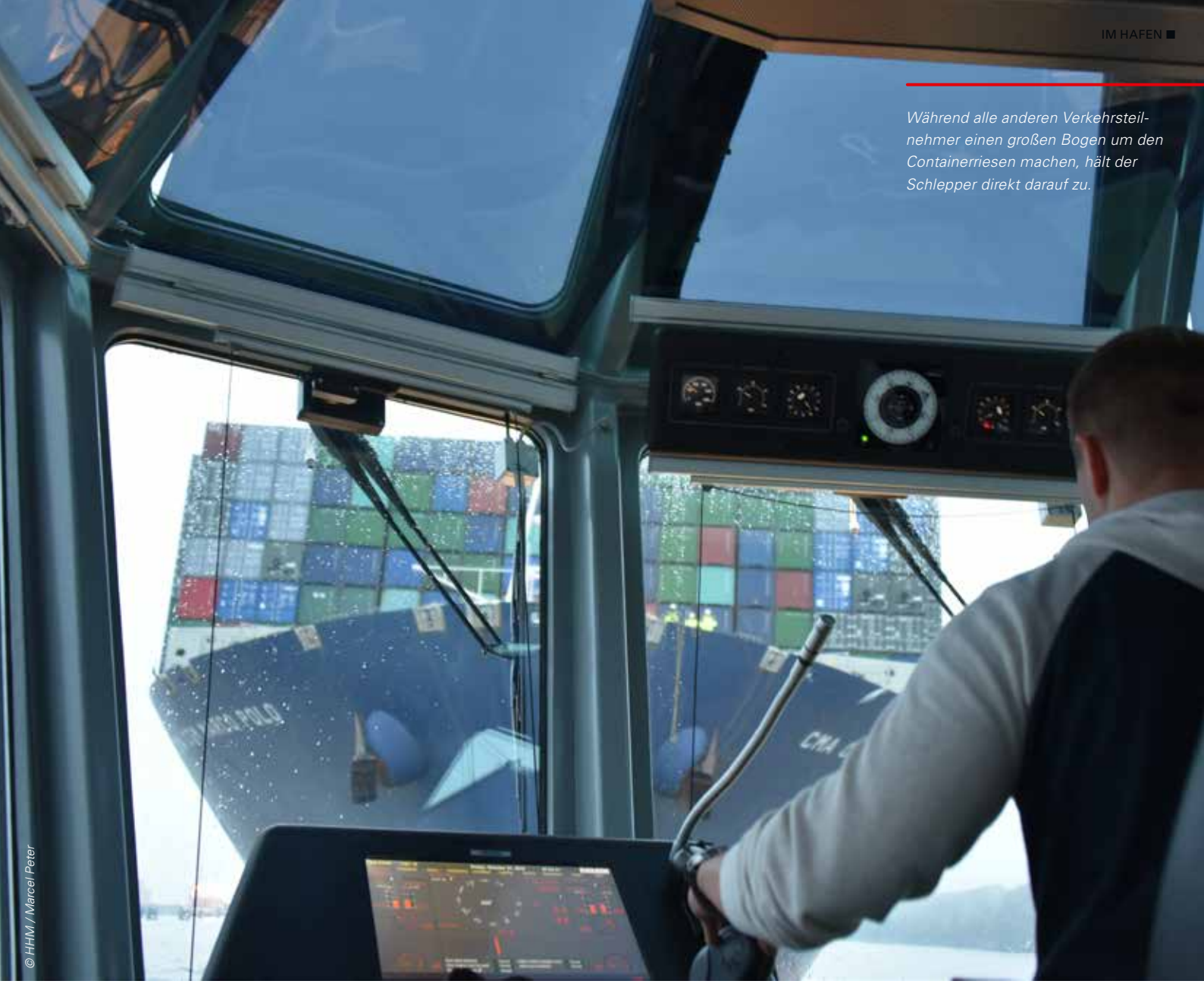
© HPA / Boris Hochfeld

Monitoring auf der Nordsee: Alle Sedimente werden genau untersucht.

Umlagerung und Verbringung erfolgt mit großen Spezialschiffen, Laderaumsaugbagger genannt. Je nach Bedarf werden aber auch andere Geräte eingesetzt, wie etwa Hydraulikbagger, Seilgreifbagger, Wasserinjektionsgeräte oder sogenannte Bed Leveler, die kleinräumig Untiefen beseitigen.
Nur wenn die Sedimente zu stark belastet sind, was etwa auf ein Fünftel aller Sedimente zutrifft, werden sie dem Gewässer entnommen und in HPA-eigenen Anlagen behandelt und anschließend in Hamburg deponiert oder verwertet. Um diese Belastungen der Sedimente in der Elbe langfristig weiter zu reduzieren, setzt sich Hamburg aktiv für die Sanierung von Schadstoffquellen im gesamten Elbeeinzugsgebiet ein, bis hinauf nach Tschechien. Hierzu ist das Projekt ELSA (Schadstoffsanierung Elbsedimente) ins Leben gerufen worden, für das Hamburg insgesamt 11 Millionen Euro bereitstellt.
Das Engagement der HPA geht aber weit über den direkten Umgang mit Sedimenten hinaus. Langfristiges Ziel Hamburgs ist es, die Tideelbe so zu verändern, dass dem Fluss wieder mehr Raum gegeben wird. Das kann auch den Sedimenthaushalt nachhaltig positiv beeinflussen. Mit dem Pilotprojekt Kreetsand baut die HPA derzeit ein 30 Hektar großes naturnahes Flachwassergebiet. Weitere Maßnahmen dieser Art sollen entlang der Elbe umgesetzt werden, im gemeinsamen Dialog mit der Region. Die Plattform für diesen Austausch wird das von Hamburg gegründete Forum Tideelbe sein. ■

© HPA / Aufwind-Luftbilder

Dem Fluss mehr Raum geben: In Hamburgs Osten entstehen 30 Hektar neues Tidegebiet.



Während alle anderen Verkehrsteilnehmer einen großen Bogen um den Containerriesen machen, hält der Schlepper direkt darauf zu.

© HHM / Marcel Peter

Großkampftag im Hamburger Hafen

Länger, breiter, tiefer. Immer mehr große Schiffe – insbesondere Containerschiffe und Bulker – laufen den Hamburger Hafen an. Für die Verkehrslenkung auf der Elbe eine Herausforderung. Was dieses Größenwachstum für Auswirkungen auf die Hamburger Schlepper hat, erfuhr das Port of Hamburg Magazine an Bord der „Bugsier 22", dem neuesten Zugtier in der hiesigen Schlepperflotte.

Es ist 6.30 Uhr und die Stadt schläft noch tief und fest. Auch der Schlepperanleger in Neumühlen sieht in der diesigen Morgendämmerung nicht sonderlich betriebsam aus. Alle Liegeplätze sind belegt. Die vertäuten Schlepper schaukeln ruhig im Elbwasser hin und her. Kein Mensch ist zu sehen.

Unter Deck der „Bugsier 22", einem nagelneuen Hafenschlepper der Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft, geht es aber schon geschäftig zu. Matrose Robert Zielke hat das Frühstück gemacht, während Kapitän Konstantin Pohsin, Spitzname Konni, und Peter Pfeiffer, der leitende Ingenieur – Chief genannt, den ersten Kaffee des Tages trinken. Als Hamburgs schönste Männer-WG bezeichnen sie ihre jeweils zweiwöchige Einsatzzeit an Bord des Schleppers.

„In spätestens drei Stunden liegt hier nicht ein Schlepper mehr an der Pier. Die sind dann alle im Einsatz", sagt Konni. „Heute ist Großkampftag." 20 Großschiffe über 32 Meter Breite müssen heute im Hamburger Hafen bewegt werden, erfahren wir später von der Nautischen Zentrale. Aufkommer, Abgeher und Verholer. Deshalb hat Bugsier sogar drei zusätzliche Schlepper aus Wilhelmshaven, Brunsbüttel und Stade abgezogen und nach Hamburg beordert, wie wir

von Sven Schröder, Business Development Manager bei Bugsier, erfahren: „Eigentlich stehen in Hamburg 17 große Schlepper bereit. Bei so einem Verkehrsaufkommen könnten wir doppelt so viele gebrauchen. Deshalb haben wir zusätzliche Unterstützung angefordert, um das heute zu wuppen."
Unter den einkommenden Schiffen sind auch zwei AGF – Außergewöhnlich Große Fahrzeuge, also Schiffe, die länger als 330 Meter und/oder breiter als 45 Meter sind. Und eines dieser AGF, den Containerfrachter „CMA CGM Marco Polo", werden wir heute mit der „Busgier 22" an seinen Liegeplatz am HHLA Container Terminal Burchardkai schleppen.

„Eigentlich stehen in Hamburg 17 große Schlepper bereit. Bei so einem Verkehrsaufkommen könnten wir doppelt so viele gebrauchen."

VIEL WIND IST WIE EIN KONJUNKTURMOTOR

Es klingelt, und Konni springt auf: „Es geht los!". Am Apparat hat er die Einsatzzentrale, die ihm das Okay zum Ablegen gibt. Nur wenige Minuten später sind die Leinen auch schon los, und es geht elbabwärts. Auf dem Weg zu „unserem Job" erzählt Konni, dass es für ihn eigentlich keine große Rolle spielt, ob er ein AGF oder ein kleineres Schiff schleppt. „Klar, die großen Pötte bieten natürlich mehr Angriffsfläche für Wind. Das sind bei fünf bis sechs Windstärken schon mal 200 Tonnen, die zusätzlich auf das Schiff drücken. Aber dafür sind wir ja da, um dagegenzuhalten." Eigentlich sei viel Wind für die Schlepperunternehmen wie ein Konjunkturmotor. Denn dann würden mehr Schlepper angefordert.
Für die Schlepperreedereien ist das Größenwachstum der Schiffe hingegen kontraproduktiv. Denn: Je größer die Schiffe, desto weniger Schiffsanläufe. So ist 2015 die Zahl der Schiffsanläufe im Hamburger Hafen um 4,4 Prozent auf 8.735 gefallen. Im selben Zeitraum haben die Anläufe von großen Containerschiffen zwischen 10.000 und 19.000 TEU um 27,6 Prozent auf 647 zugenommen. Für den Schleppereinsatz ist es aber unerheblich, wie groß ein Schiff ist und wieviel Ladung es an Bord hat. „Bei uns kommen Economies of Scale leider nicht an", schildert Schröder die Situation. Hinzu kommt, dass auch die Schlepperunternehmen unter der Schifffahrtskrise leiden. „Momentan herrscht ein absoluter Preiskampf. In den vergangenen Jahren haben sich die Raten halbiert. So kann man nicht kostendeckend arbeiten. Momentan geht es für alle ums

© HHM / Dietmar Hasenpusch

Als die „Bugsier 22" auf „volle Kraft zurück" geht, verspürt man nur ein leichtes Vibrieren im Schiff.

Porath Customs Agents:

Located in Hamburg. Present all over Europe.

» Learn more about the services we deliver across Europe at **www.porath.com**

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
GDYNIA
ROTTERDAM
NIEUW AMSTERDAM

© HHM / Dietmar Hasenpusch

Robert, der Matrose, steht mit Helm und Rettungsweste auf dem Vorschiff und gibt der Crew der „Marco Polo" ein Zeichen, dass die Schleppleine nach oben gezogen werden kann.

Überleben. Survival for the fittest!", zitiert Schröder die Darwin'sche Evolutionstheorie über das Überleben der am besten angepassten Individuen.

Plötzlich taucht vor uns im Dunst die „CMA CGM Marco Polo" auf. An ihrem Heck ist bereits ein Schlepper, die „Bugsier 10", zu sehen. Sie begleitet den Containerriesen schon seit Tonne 120 auf Höhe des Wedeler Yachthafens, da für AGF wie die „Marco Polo" bestimmte Sicherheitsvorkehrungen gelten. Erst wirkt sie noch klein, aber je näher wir kommen, desto beeindruckender wird das 16.000-TEU-Containerschiff. Und während alle anderen Verkehrsteilnehmer einen großen Bogen um den Koloss machen, halten wir direkt darauf zu. Konni tauscht noch ein paar Worte mit einem der beiden Hafenlotsen, die bereits an Bord sind, aus. Und dann befinden wir uns direkt vor dem Bugwulst, der eine nicht zu unterschätzende Welle vor sich herschiebt. „Jetzt muss man aufpassen, denn die Welle schiebt einen immer wieder zur Seite", sagt der 30-jährige Kapitän. Mit einem kleinen Joystick, der mehr an ein Computerspiel, denn an ein Steuerrad erinnert, hält er die „Bugsier 22" auf Kurs.

Robert, der Matrose, steht mit Helm und Rettungsweste auf dem Vorschiff und wartet darauf, dass die Crew der „Marco Polo" die Wurfleine nach unten schmeißt. „Manchmal vergessen die da oben, ein Gewicht an die Wurfleine zu binden", weiß Konni. So ist es auch heute. Mit einem Peekhaken zieht Robert die Leine zu sich heran und knoten sie an einen dünnen Vorlauf, der von der Schiffsbesatzung nach oben gezogen wird.

RÜCKWÄRTS EINPARKEN OHNE RÜCKSPIEGEL UND SERVOLENKUNG

Kurze Zeit später haben wir die „CMA CGM Marco Polo" am Haken. Man wundert sich, wie dünn die Schleppleine ist. „Die hat eine Bruchlast von 330 Tonnen. Da kannst Du ohne Problem einen ganzen Schlepper dran aufhängen", sagt Konni. Der Familienvater erklärt anhand des elektronischen Karten-

Bugsier 22

Schiffstyp: Hafenschlepper
Baujahr: 2016
BRZ: 270
Pfahlzug: 70 t
Länge: 24,47 m
Breite: 11,22 m
Tiefgang: 5,35 m
Maschinenleistung: 2 x 2.100 KW
Geschwindigkeit: 13,00 kn

Versicherungsexperten für Transport seit 1987

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführer-haftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherung

SPEDITIONS-ASSEKURANZ • Versicherungsmakler GmbH
Gewerbestraße 11 · 21279 Hollenstedt
Telefon: +49 (0) 41 65 / 8 10 31 · Telefax: +49 (0) 41 65 / 8 10 41
E-Mail: info@speditions-assekuranz.de
Internet: www.speditions-assekuranz.de

plotters das anstehende Manöver. Die knapp 400 Meter lange „CMA CGM Marco Polo“ wird ganz langsam in den Wendekreis vor dem Parkhafen manövriert, dann mit Hilfe von drei Schleppern auf dem Teller gedreht und rückwärts in den Waltershofer Hafen geschleppt.
Über Funk ist eine Anweisung des Lotsen an den dritten Schlepper, der mittlerweile eingetroffen ist, zu hören: „Ich brauch Dich an Steuerbord. Wir haben noch ein bisschen Tide mit“, was so viel heißt wie: Die Flut drückt das Schiff noch ein wenig in den Hafen rein. Und das soll der dritte Schlepper an der Steuerbordseite ausgleichen. Sofort positioniert sich das wendige Boot und „geht auf Farbe“, stellt also ganz leicht Kontakt zur Bordwand der „Marco Polo“ her, um beim Wendemanöver den Bug rumzudrücken.
Die „Bugsier 22“ hat momentan noch keine Zuglast auf der Vorleine. Im Gegenteil, der Heckschlepper bremst die „Marco Polo“ immer weiter ab. Konni hält seine Vorleine nur ganz leicht auf Spannung, um im Bedarfsfall sofort reagieren zu können.

„Sofort positioniert sich das wendige Boot und ‚geht auf Farbe‘, stellt also ganz leicht Kontakt zur Bordwand der ‚Marco Polo‘ her, um beim Wendemanöver den Bug rumzudrücken.“

Als wir den Wendekreis erreichen, sind am Burchardkai und Eurokai bereits die Containerbrücken hochgeklappt, um Platz für das einlaufende Schiff zu schaffen. Die Wasserschutzpolizei hält den Schiffsverkehr an, denn für das Wendemanöver braucht die „Marco Polo“ die gesamte Breite der Elbe. Achteraus bremst bereits ein COSCO-Containerschiff ab, und auf der anderen Seite wartet ein Yang-Ming-Frachter darauf, den Hafen verlassen zu können. Ganz schön was los auf der Elbe.
Dann wird das Wendemanöver eingeleitet. Die „Bugsier 10“ zieht das Heck nach Steuerbord und wir den Bug in entgegengesetzter Richtung. Als Konni die Maschinen auf „volle Kraft zurück“ stellt geht ein leichtes Vibrieren durch den Schiffskörper, mehr aber auch nicht. Es ist schon erstaunlich, wie leise und ruhig dieser kleine Kraftprotz die riesige „Marco Polo“ herumzieht – fast als wäre es ein Kinderspiel.
Nun wird es aber auch eng. Beim Blick achteraus ist die „Strandperle“ vor Övelgönne zum Greifen nah. An Bord wird aber niemand nervös. Alle sind hoch konzentriert. Bloß nicht zu schnell drehen. Die „Marco Polo“ soll ja in den Waltershofer Hafen und nicht daran vorbeigezogen werden. Es wird kaum gesprochen. Nur ab zu hört man den Losten über Funk: „Bugsier 10! Achter aus.“
Um 8.45 Uhr dreht das Heck der „Marco Polo“ in den Parkhafen. Der dritte Schlepper, der bisher an Steuerbord den Bug mit rumgedrückt hat, wechselt die Seite, um bereit zu sein, den Containerfrachter an seinen Liegeplatz zu schieben. Ein Blick zurück und wir sehen, wie die beiden COSCO- und Yang-Ming-Frachter, die bisher warten mussten, aneinander vorbeifahren. Jetzt geht es auch für den Schiffsverkehr im Hauptfahrwasser weiter.

FAHRRINNENANPASSUNG WÜRDE DIE ZEITFENSTER FÜR GROSSSCHIFFE STRECKEN

Ganz langsam gleitet die „Marco Polo“ rückwärts an dem Containerschiff „Thalassa Avra“ vorbei. Hinter ihr ist der Liegeplatz, den wir ansteuern. Mit viel Gefühl wird die „Marco Polo“ in ihre Parklücke geschoben, und der Lotse entlässt die „Bugsier 22“. „Vielen Dank für den guten Job. Bis zum nächsten Mal“, verabschiedet er sich. Schon wird die Vorleine gelöst.
Auf dem Weg zurück zur Schlepperpier fragen wir, was die Fahrrinnenanpassung auf seine Arbeit für Auswirkungen hätte. „Eigentlich keine“, Konnis knappe Antwort. „Die großen Schiffe kommen ja schon. Die können dann mehr Ladung aufnehmen, was für uns aber nicht relevant ist.“ Dann fällt ihm aber noch was ein. Die Zeitfenster, in denen die Großen reinkommen, würden vermutlich etwas gestreckt, was für die Schlepper bedeuten würde, dass nicht alle Schiffe so geballt ankommen und abgehen – so wie heute.
Als wir die Schlepperpier erreichen, ist sie, wie von Konni prophezeit, restlos leergefegt. Elbabwärts sind schon die nächsten drei Großschiffe in Sicht, die die Morgenflut genutzt haben, um den Hamburger Hafen zu erreichen. Und aus dem Köhlbrand steuert gerade ein Containerschiff gefolgt von einem Massengutfrachter, die sich auf den Weg Richtung Nordsee machen. Sie alle brauchen Schlepperassistenz. Wie gesagt: Heute ist Großkampftag. ■

CMA CGM Marco Polo

Schiffstyp: Containerschiff
Baujahr: 2012 / Dez. 2012 erstmals in Hamburg
BRZ: 175.343
DWT: 187.626 t
Container: 16.020 TEU
Länge: 396,00 m
Breite: 53,60 m
Tiefgang: 16,00 m
Maschinenleistung: 80.080 KW
Geschwindigkeit: 24,10 kn

3 FRAGEN AN: MAHINDE ABEYNAIKE

Mahinde Abeynaike, Chief Executive Officer bei Bomin Linde LNG, berichtet über den Status quo, die Nutzungsbereiche und die Wachstumsfelder des Flüssiggases.

© Bomin Linde LNG

Bomin Linde LNG versorgt maritime Kunden mit LNG als Kraftstoff. Wie entwickelt sich für Sie der LNG-Markt?
Der geografische Schwerpunkt unserer Tätigkeit liegt in Nord- und Ostsee, da sich hier der Markt durch die bereits etablierte Emission Control Area (ECA) am schnellsten entwickelt. Für diesen Wachstumsmarkt haben wir für das weltweit größte LNG-Bunkerschiff einen Chartervertrag mit der Reederei Bernhard Schulte unterzeichnet. Es hat eine Kapazität von 7.500 m³ und wird Ende 2018 seinen Dienst mit Schwerpunkt Ostsee aufnehmen. Gemeinsam mit dem LNG Terminal im schwedischen Nynäshamn und einem kleineren LNG-Bunkerschiff in Stockholm, das unser Mutterkonzern, die Linde AG, betreibt, sind wir dann in der Lage, ein einzigartiges LNG-Versorgungsnetzwerk anzubieten. Das neue Bunkerschiff ermöglicht uns unter anderem die Versorgung der Tankerflotte von Furetank. Mit der schwedischen Reederei haben wir eine Absichtserklärung über eine langfristige Kooperation zur LNG-Lieferung geschlossen.

In welchem Segment besteht das größte Wachstumspotenzial für Small-Scale-LNG?
Das bietet sich insbesondere in der Schifffahrt. Die Einrichtung von ECAs in Nordamerika und Europa, die am 27.10.2016 beschlossene globale Begrenzung der Schwefelemissionen ab 2020, ein gestiegenes Umweltbewusstsein und wirtschaftliche Vorteile haben dazu geführt, dass in den nächsten fünf Jahren eine signifikante Anzahl von Schiffen mit LNG betrieben werden, die heute bereits bestellt sind. Gerade im Bereich der Personenschifffahrt beginnt LNG, eine größere Rolle zu spielen. Beispiele für neue Projekte sind mehrere große Fähren, die für den Ostseeverkehr bestellt wurden, oder LNG-betriebene Kreuzfahrtschiffe.

„Letztendlich geht es darum, LNG zu einem Preis anzubieten, der wettbewerbsfähig zu Alternativen wie niedrigschwefeligem Marinediesel ist."

Wie kann sich LNG als umweltfreundlicher Treibstoff durchsetzen?
Letztendlich geht es darum, LNG zu einem Preis anzubieten, der wettbewerbsfähig zu Alternativen wie niedrigschwefeligem Marinediesel ist. Selbst in Zeiten des niedrigen Ölpreises waren wir in der Lage, LNG günstiger als Marinediesel anzubieten – auch die Gaspreise sind ja gefallen. Ohne eine Prognose für die zukünftige Entwicklung von Öl- und Gaspreisen abzugeben, kann ich aber sagen: Das Gros unserer Kunden rechnet mit wieder steigenden Ölpreisen in den kommenden Jahren.

Positiv ist auch die zunehmende Versorgungsdichte von LNG als Kraftstoff. Dies umfasst Lösungen per Tanklastwagen, aber insbesondere die Versorgung mit LNG-Tankschiffen, die flexibel mehrere Häfen abdecken werden. Zum Beispiel wird Bomin Linde LNG mit dem neuen LNG-Bunkerschiff in der Lage sein, alle wesentlichen Ostseehäfen mit LNG zu versorgen. ■

LNG – mehr als ein Treibstoff für die Schifffahrt

In der Hamburger Metropolregion machen sich zwei Unternehmen für den vielseitigen Einsatz des Energieträgers LNG stark. Brunsbüttel Ports und die VTG Aktiengesellschaft fördern in Kooperation den Ausbau eines LNG-Transport- und Logistiksystems. Eine Absichtserklärung mit einem Investor für ein LNG-Terminal und die erste Beladung eines LNG-Kesselwagens sind die Meilensteine auf dem Weg, LNG als Treibstoff zu etablieren.

Es tut sich etwas im deutschen LNG-Markt. Dafür sorgen unter anderem die Kooperationspartner Brunsbüttel Ports und VTG. Im Brunsbütteler Elbehafen realisierten sie die europaweit erste Beladung des von der VTG und dem tschechischen Partner Chart Ferox entwickelten LNG-Kesselwaggons. Dieser hat ein Volumen von etwa 111 m³, was einem Energiegehalt von ca. 600.000 Kilowattstunden entspricht. Während Tankcontainer und LNG-Lkw den Small-Scale-LNG-Bereich abdecken, der Large-Scale-Bereich von LNG-Tankschiffen bedient wird, liegt der LNG-Kesselwagen dazwischen und schließt so die Transportlücke im Middle-Scale-Bereich. Als „rollende Pipeline“ ist er ideal für die landseitige Versorgung von Industrien mit hohem Energiebedarf.

Für die dauerhaft gesicherte Versorgung bedarf es der nötigen LNG-Infrastruktur. Während die Nachbarländer diese etabliert haben, gibt es in Deutschland noch keine verabschiedete Lösung. Brunsbüttel Ports engagiert sich aktiv für die Errichtung eines LNG-Terminals. Und die Pläne hierfür werden greifbar: Im Oktober 2016 wurde mit dem Unternehmen Nederlandse Gasunie, das auch zu 50 Prozent Eigentümer des GATE-Terminals in Rotterdam ist, in einer Absichtserklärung vereinbart, gemeinsam die Möglichkeiten zur Errichtung eines LNG-Importterminals am Standort Brunsbüttel zu prüfen.

Ein LNG-Terminal überzeugt hier durch drei Anwendungsbereiche: Die Schiffsbebunkerung am Schnittpunkt von Elbe und Nord-Ostsee-Kanal ist die erste Nutzungsmöglichkeit. Auch eine LNG-Versorgung der Häfen Hamburg, Cuxhaven und Bremerhaven ist von hier aus denkbar. Für das hafennahe Industriegebiet wäre das Flüssiggas eine Alternative zum Pipelinegas, das auch den steigenden Gasbedarf auffangen kann. Überregional ließen sich Industrieunternehmen ab Brunsbüttel per Schiff, Lkw und über die Schiene in Kooperation mit VTG versorgen. Der dritte Bereich, der durch ein LNG-Terminal attraktiv wird, ist die Diversifizierung der Erdgasbezugsquellen der Bundesrepublik, da mit LNG pipelineunabhängig Erdgas auf dem Weltmarkt bezogen sowie neue Bezugsquellen erschlossen werden können. ■

Europapremiere im Elbehafen Brunsbüttel: Aus zwei LNG-Trucks wurden über 80 Kubikmeter Flüssigerdgas in den LNG-Kesselwaggon gepumpt.

© Brunsbüttel Ports

Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND

Im Nu Kapitän!

Im Internationalen Maritimen Museum in der Hamburger Speicherstadt übernehmt ihr auf der Brücke der „Tokyo Express" das Kommando für ein etwa 300 Meter langes Containerschiff. Wie das geht? Im Schiffsführungssimulator! Von Stade elbaufwärts geht man auf spannende Revierfahrt oder manövriert das Schiff in den Häfen Hamburg, Rotterdam oder Singapur bis an den Kai. Dabei wird einem ganz schnell klar, was Schiffskapitäne, Lotsen und Schlepper jeden Tag aufs Neue leisten müssen. Kurs halten, Ausweichmanöver im Begegnungsverkehr fahren, aber auch Nebel oder schwere See sind Herausforderungen, die zu bewältigen sind. Wer denkt, dass hierzu kräftig am Steuerrad gekurbelt wird, irrt sich. Kurs und Geschwindigkeit regelt man als Kapitän mit nur einer Hand am Joystick. Probiert es aus, die Crew des Museums freut sich auf Euch!

www.imm-hamburg.de

© IMMH

Jeder kann ein Seenotretter sein

Rausfahren, wenn andere reinkommen! Das ist das Motto der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS). Die Seenotretter sind auf Nord- und Ostsee bei jedem Wetter rund um die Uhr mit einer Flotte von 60 Seenotrettungskreuzern und -booten einsatzbereit. 180 fest angestellte und etwa 800 freiwillige Seenotretter sind in der Rettungsflotte tätig und haben im vergangenen Jahr bei rund 2.100 Einsätzen fast 540 Menschen aus Seenot gerettet. Seit der Gründung vor mehr als 150 Jahren kommen die Seenotretter auf 82.222 gerettete Menschen. Eine tolle Leistung! Da sich die DGzRS ausschließlich durch Spenden und freiwillige Zuwendungen finanziert, sollte es für jeden Wassersportler und auch für die kommerzielle Schifffahrt selbstverständlich sein, die Seenotretter zu unterstützen, denn jeder könnte auf ihre Hilfe angewiesen sein. Deshalb nicht vergessen: Mit einer Spende kann jeder zum Seenotretter werden.

www.seenotretter.de

© DGzRS, Helmut Hofer

SCHIFFFAHRT WIE VOR 100 JAHREN

© Museumshafen Oevelgönne

Im Museumshafen Oevelgönne liegen wahre Schätze. Allesamt im besten Zustand und einsatzbereit für ihre nächste Fahrt. Viele der ehemaligen Berufsschiffe wurden als Wrack auf der Niederelbe oder im Nord- und Ostseeraum entdeckt und meist in jahrelanger und mühevoller Arbeit nach historischen Vorlagen, Modellen und Zeichnungen von den ehrenamtlichen Mitarbeitern originalgetreu restauriert. Ein Star der Flotte, der Ewer „Elfriede", war diesen Sommer auf der Elbe zu bestaunen. In alter Manier transportierte der 112 Jahre alte Frachtsegler Äpfel aus dem Alten Land nach Hamburg, die direkt vom Schiff gegen eine Spende für den Erhalt des rüstigen Seglers an die Besucher des Museumshafens abgegeben wurden. Ewer, darunter auch „Elfriede", waren Anfang des 20. Jahrhunderts das gängige Transportmittel für Frachten auf der Niederelbe. Sie transportierten Stückgut, Steine, Getreide, Zement, Torf sowie Obst oder Gemüse. „Elfriede" ist der einzige noch fahrende Ewer, dessen Laderaum im Originalzustand ohne Innenverkleidungen erhalten ist.

www.museumshafen-oevelgoenne.de
www.ewer-elfriede.de

Technische Daten Ewer „Elfriede"

Baujahr, Ort, Werft	1904, Moorrege, J. Jacobs
Schiffsgattung	Ewer (Lühe-Ewer)
Rumpflänge	14,75 m
Rumpfbreite	4,57 m
Tiefgang	1,09 m
Verdrängung	27 t
Baumaterial, Bauweise	Stahl, genietet
Maschine	DB 312, 6 Zylinder, 60 PS
Takelung	Gaffelslup
Segelfläche am Wind	72 qm
Unterscheidungssignal	DFZL

FLIEGENDE WEIHNACHTSBÄUME IM HAMBURGER HAFEN

Am 16. Dezember war es wieder soweit. Da fand im Hamburger Hafen zum 20. Mal das traditionelle Tannenbaumwerfen vom Nordmann-Informationszentrum statt. Begleitet von weihnachtlicher Musik verteilte ein Weihnachtsmann mit schwungvollen Würfen Tannenbäume auf die im Hafen liegenden Schiffe. Wie jedes Jahr wurde eigens ein großes Salonschiff von der Reederei Rainer Abicht gemietet, um die 50 bis 60 Weihnachtsbäume im Hafen zu verteilen. Schirmherr der beliebten Aktion war zum diesjährigen Jubiläum erstmals Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch. Das Tannenbaumwerfen ist mittlerweile ein echtes Winter-Highlight im Hafen und soll den Schiffsbesatzungen, die Weihnachten weit weg von ihren Lieben verbringen müssen, eine Freude machen.

© Nordmann

REPRÄSENTANZEN **HAFEN HAMBURG MARKETING WELTWEIT**

Hafen Hamburg Marketing vertritt die Interessen der Seehafenverkehrswirtschaft Hamburgs und der Metropolregion in über 25 Marktregionen.
Mehr hierzu finden Sie unter: www.hafen-hamburg.de/de/repraesentanzen.

WELTUMSPANNENDES LINIENNETZ

Den Hamburger Hafen verbinden rund 120 Übersee- und Feederliniendienste mit mehr als 1.000 Destinationen in aller Welt. Viele weitere Häfen werden in Umladung bedient. In der Liner Services-Datenbank von Hafen Hamburg Marketing finden Sie sämtliche Linienverbindungen und Umladungsmöglichkeiten sowie Kontakte zu rund 100 Agenturen und Linienreedereien.

www.hafen-hamburg.de/de/linerservices

© HHM / Heinz-Joachim Hettchen

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e. V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Dez 2016:** Bengt van Beuningen, Julia Delfs, Annette Krüger, Marcel Peter, Hafen Hamburg Marketing e. V. und Melanie Graf, charakterPR
■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Dez 2016:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Dez 2016:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH
■ **Druck, Ausgabe Dez 2016:** Lehmann Offsetdruck GmbH ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Dez 2016:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH
■ **Englische Adaption, Ausgabe Dez 2016:** 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, 1.500 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf www.hafen-hamburg.de und www.portofhamburg.com mit ca. 450.000 Klicks monatlich. 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

PORT OF HAMBURG

LINER SERVICES 2017/18

370 direkte Hafenverbindungen

120 Liniendienste

100 Länder

1 Wegweiser

Das perfekte Umfeld für

Ihre Werbeanzeige

JETZT BUCHEN!

Weitere Informationen:
www.hafen-hamburg.de/mediadaten

ELBREKLAME, Medienpartner des Hafen Hamburg Marketing • Tel. +49-(0)40-253047-71 • info@elbreklame.de

A Member of
WorldWideAlliance®
saco
...shipping and more!
NVOCC
Services
Worldwide
www.saco.de