



| HVCC | Das Hamburg Vessel Coordination Center dirigiert große Schiffe durchs Nadelöhr Elbe. Auch Reeder und Shipmanager profitieren von der IT-gesteuerten koordinierten Planung der Schiffseinläufe. Text: Gunther Meyn

Bereits weit vor ihrer Mündung breitet sich die Elbe immer weiter aus und verströmt ihr einmaliges Hochsee-Flair. Doch der Schein trügt: Für die gigantischen Containerschiffe der neuesten Generationen mutiert die wichtigste deutsche Seestraße mitunter vom Highway zur Einbahnstraße. Zwischen Brokdorf und dem Hamburger Hafen dürfen Schiffe, deren Breite zusammengerechnet 90 Meter überschreitet, einander nicht passieren. Eine echte Herausforderung.

Denn seit 2008 ist die Zahl der sogenannten „außergewöhnlich großen Fahrzeuge“ (AGF) um 60 Prozent gestiegen. So bezeichnet man Schiffe, die über 45 Meter breit und/oder 330 Meter lang sind. Aber nicht nur bei den Containerfrachtern schreitet die Evolution voran. Auch Kreuzfahrtschiffe, Bulker und RoRo-Frachter

werden mit jeder neuen Generation größer. Immer mehr Containerschiffe schaffen es nur noch bei Hochwasser von der Elbmündung bis in den Hamburger Hafen

Bei der wachsenden Zahl an großen Pötten, die täglich Richtung Elbmündung schippert, ist eine ordnende Hand unverzichtbar. Diese Rolle übernimmt das HVCC Hamburg Vessel Coordination Center – ein Joint Venture der beiden Container- und Logistikunternehmen HHLA und Eurogate.

Das HVCC ist in zwei Abteilungen gegliedert. Die Feeder Logistik Zentrale (FLZ) optimiert seit 2004 die Rotation der Zubringerschiffe im Hamburger Hafen. Mit großem Erfolg: „Dank einer terminalübergreifenden Zusammenarbeit und der engen Kooperation mit Reedern, Maklern, Behörden und Lotsen konnten die Abfertigungszeiten der Feeder deutlich reduziert

werden“ erklärt HVCC-Geschäftsführer Gerald Hirt.

| Konfliktvermeider | Um die „großen Pötte“ kümmert sich die zweite Abteilung, die Nautische Terminal Koordination (NTK). Hier koordinieren wir mit großem Vorlauf den Schiffsverkehr zum und vom Hamburger Hafen“, sagt Hirt. Dabei achten er und sein Team zum Beispiel darauf, ob ein Schiff früher oder später als geplant ankommt. In einem solchen Fall kann das HVCC nach Abstimmung mit der Liegeplatzplanung des Terminals den Reedern neue Zeitfenster für die Elbpassage vorschlagen, sodass die Schiffe mit der optimalen Geschwindigkeit einlaufen.

Durch die zentrale Abstimmung lassen sich zudem kritische Situationen im engen Elbfahrwasser vermeiden. Weiterer Vorteil:



Engpass. Je größer die Frachter, desto genauer müssen Schiffsbegegnungen in der Elbfahrtrine koordiniert werden.

„Unser Team optimiert Aufenthaltsdauer und Durchlaufzeiten im Hafen und verhindert so, dass Schiffe in der Deutschen Bucht auf Reede liegen müssen.“

Im letzten Jahr hat die NTK im Elbverkehr über 3.000 sogenannte „begegnungsrelevante Schiffsanläufe“ – also Situationen, bei denen es bisweilen richtig eng wird – überwacht. Zwar ist die Meldung von Großschiffen nicht verpflichtend. „Unsere Beratungsleistung wird aber von 90

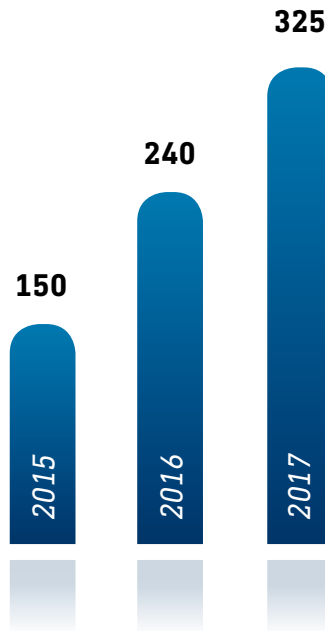
Prozent der Reeder gerne angenommen“, erklärt HVCC-Chef Hirt.

Für die komplexe Planung und Koordination der Schiffsanläufe nutzt das Team am Tollerort eine speziell auf ihre Anforderungen zugeschnittene Software. Sie erfasst sämtliche relevante Daten, darunter Reisegeschwindigkeit, Tidestände sowie Wettervorhersagen, und erstellt daraus einen Passagenplan für die Schiffsführer. Dank der Software haben die HVCC-Experten außerdem sämtliche Schiffsbewegungen in Nordeuropa auf dem Schirm und gleichen sie dynamisch mit der Verkehrslage auf der Elbe und im Hafen ab.

| IT-Service für Reeder | Bereits jetzt können 100 Nutzer der Terminals und der Nautischen Zentrale auf die Software zugreifen. Ab dem zweiten Quartal 2018 bekommen auch die mit dem HVCC arbeitenden Reeder Zugang zum System. Sie können dann die für sie erstellten Passagenpläne (neben einer Vielzahl anderer Informationen) direkt im System abrufen.

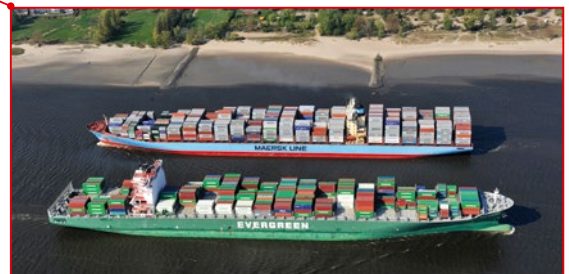
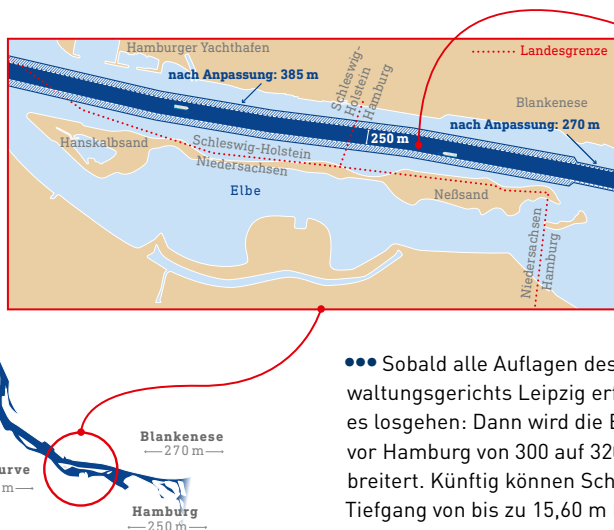
Die digitale Aufrüstung ist wichtig. Denn nach der geplanten Fahrinnenanpassung werden noch mehr AGF in Hamburg einlaufen. „Dadurch werden die Zeitfenster noch enger“, erwartet Hirt. Beim HVCC ist man bestens darauf vorbereitet – auch dank der softwaregestützten Effizienzsteigerung. |●●●

Größenwachstum. Die Zahl der Anläufe von Containerschiffen der Größenklasse von 14.000 TEU bis über 20.000 TEU hat sich im Hamburger Hafen innerhalb von zwei Jahren mehr als verdoppelt.



Quelle: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Mehr Platz für dicke Pötte: Die Elbe nach der Fahrinnenanpassung



●●● Sobald alle Auflagen des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig erfüllt sind, kann es losgehen: Dann wird die Elbfahrtrine vor Hamburg von 300 auf 320 Meter verbreitert. Künftig können Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 15,60 m (tideabhän-

gig) bzw. 13,50 m (tideunabhängig) den wichtigsten deutschen Hafen anlaufen. Zwischen Wedel und Wittenbergen soll die Elbe außerdem um eine sieben Kilometer lange und 385 Meter breite Begegnungsbox ergänzt werden (s. Karte).