

HAFEN AUF DEM AUTO-TERMINAL-GELÄNDE STEHEN TÄGLICH 9000 FAHRZEUGE ZUR VERSCHIFFUNG BEREIT

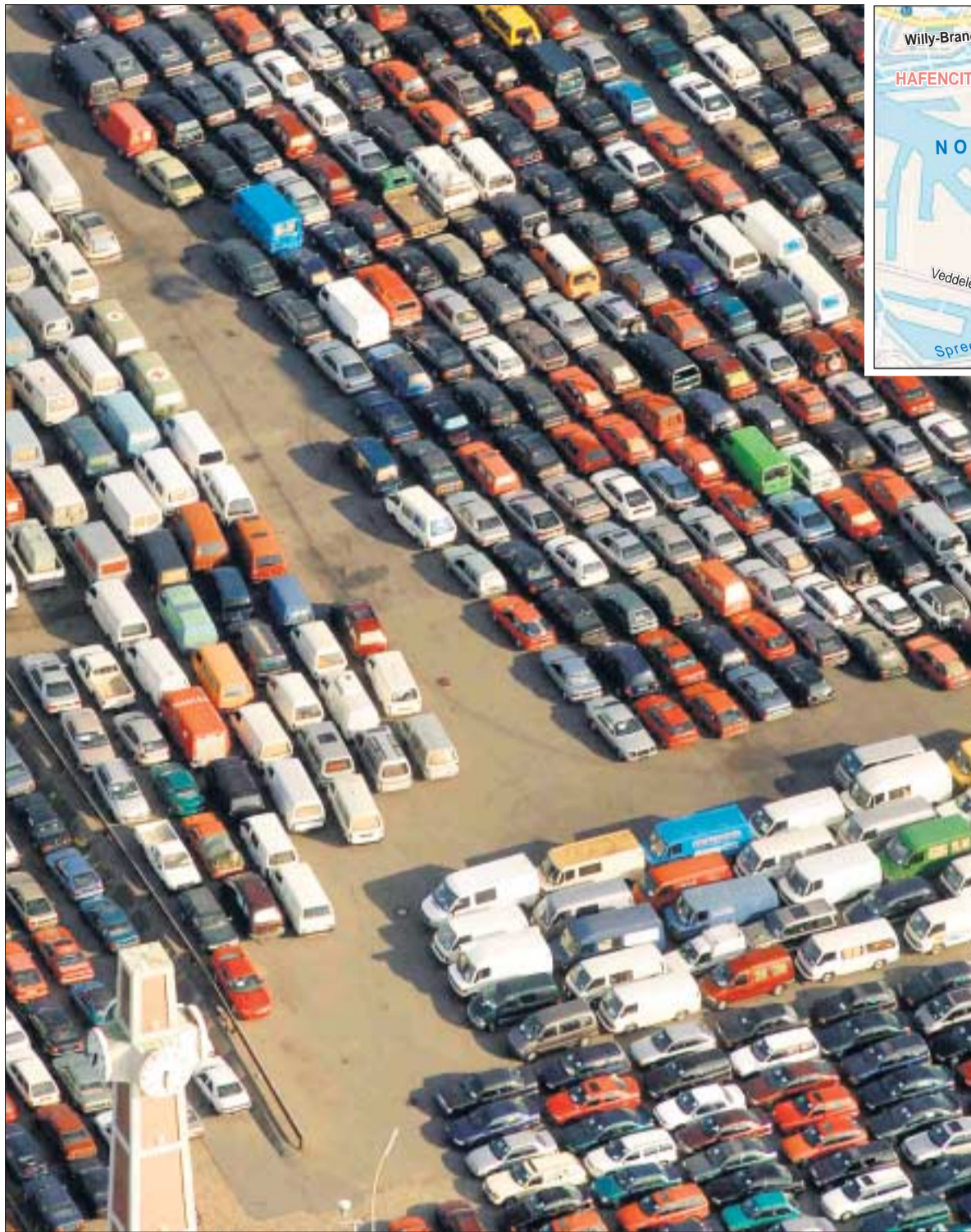
Letzte Ausfahrt Unikai – das Tor zur Autowelt

Eine Fieberkurve der Weltwirtschaft: 50 Prozent sind Neuwagen – meist für den Mittleren Osten. Die Gebrauchtwagen sind für Afrika und Südamerika bestimmt.

Axel Tiedemann

Unikai-Auto-Terminal, kurz nach 12 Uhr Mittag. Knapp zwei Dutzend Stauer schlendern von der Pause aus einer Bude am Kai, wo heute gleich zwei Schiffe festgemacht haben. Einige Männer legen sich orangefarbene Warnwesten an, andere streifen weiße Schutzanzüge über. Ein Toyota Corolla holpert auf die „Republica De Roma“ zu, die heute noch mit Ziel Westafrika ablegen will. Das Auto muss schon bessere Tage erlebt haben: Scheppernd schleift sein Auspuff über den Asphalt. Mit schleifender Kupplung fährt es die Rampe hoch und verschwindet im Bauch des Schiffs. Reifen quietschen auf dem Stahldeck. Gleich darauf rollt vom großen Terminal-Parkplatz ein Stauer mit einem Mazda auf den Kai, die Fahrertür hängt schief, und wo Scheinwerfer sein sollten, baumeln nur ein paar Kabel. „Luanda“, steht auf einem Aufkleber an der Frontscheibe. „Schalt doch mal das Licht an!“, ruft jemand von den Männern, die die orangefarbenen Westen tragen. Die Runde lacht. „Luanda in Angola und Lagos in Nigeria“, so sagen sie hier, da kommen die schrottigsten Karren hin. „Kiesowreif“, sagt Michael Markmann (38) in Anspielung auf den großen Norderstedter Schrottplatz. Markmann fährt heute den „Pusher“, einen alten Geländewagen, der an der Stoßstange dicke Reifen hängen hat. Wenn seine Kollegen auf dem Terminal-Parkplatz den Scheibenwischer eines Autos abgeklappt haben, dann ist das ein eindeutiges Signal: Hier hilft auch keine Starthilfe mehr, der Kandidat schafft es nicht aus eigener Kraft ins Schiff. Dann muss der „Pusher“ ran und schieben, bis wieder ein Auto im stählernen Rachen hinter der Rampe verschwindet.

Ganz anders das Bild weniger Meter weiter an der Rampe zur „Aquarius Leader“ der japanische NYK-Linie. Hier tragen die Stauer die weißen Schutzanzüge. Das Schiff lädt heute Pkw aus Hamburg für den Mittleren Osten. Ziel sind der Suezkanal und dann die Ölstaaten. Die 13 Stahl-



Endlose Reihen warten bei Unikai auf die Verschiffung. Täglich parken auf dem abgesperrten und bewachten Gelände 9000 Pkw – je zur Hälfte gebrauchte und neue Fahrzeuge.

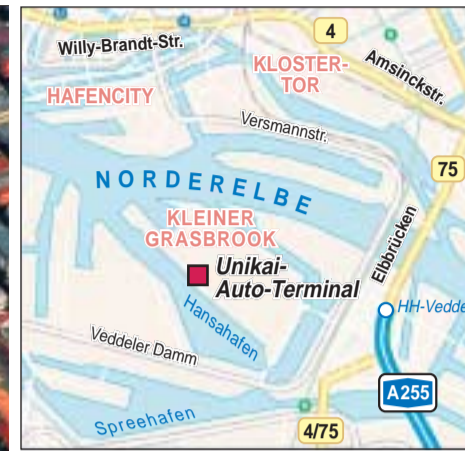
FOTOS: MICHAEL ZAPF/KLAUS BODIG

decks glänzen wie die neuen BMW und Mercedes, die jetzt von den Stauern vorsichtig an Bord gefahren werden. Ringe oder Uhren dürfen sie nicht tragen. Kein Kratzer am Wurzelholz-Interieur soll den Kunden stören. Genau schreiben die Hersteller vor, wie die wertvolle Fracht geladen wird. Exakt 30 Zentimeter Abstand zwischen den abgeklappten Spiegeln, selbst der Winkel der Spanngurte ist festgelegt. In einer Acht-Stunden-Schicht laden die speziell an solchen Edelfahrzeugen ausgebildeten Stauer

600 bis 800 Autos ins Schiff – 16 Mann in einer Schicht. „Das sind Profis und keine Studenten“, sagt Unikai-Schiffsplaner Harald Burmeister. Etwas flotter geht es an der „Republica De Roma“ zu, wo Stauer Markmann mit seinem „Pusher“ heute gut zu tun hat. Die 16 Kollegen schaffen hier in einer Schicht gut 1500 Fahrzeuge. Stoßstange an Stoßstange werden die verbeulten Toyotas, VW oder Mazdas auf den Decks verstaute. Das Ende eines Autolebens in Deutschland – und niemand trägt dabei weiße Anzüge.

Etwa 4000 Fahrzeuge passen jeweils in die beiden kastenförmigen Schiffe, die ihre Ladung in mehreren nordeuropäischen Häfen aufsammeln. Schwimmende Parkhäuser auf dem Weg in völlig verschiedene Welten: Den Zielort markieren Aufkleber mit Strichcode an der Frontscheibe der Pkw. Sämtliche Daten eines Autos können so per Scanner gelesen werden. Der Tallyman, ein vereidigter Ladungskontrollleur, hat sie dort angebracht – das Okay für die Verschiffung.

Die Aufkleber sind hier auf



Vom Unikai-Terminal (l.) per Schiff in die Welt.

GRAFIK: FRANK HASSE

Mittelklassewagen VW Passat vor der Verschiffung nach Südamerika.



Hier muss der „Pusher“ ran: Der Kleinbus schafft es nicht mehr aus eigener Kraft aufs Schiff.



dem Gelände der HHLA-Tochter Unikai auch so etwas wie die Fieberkurve der Weltwirtschaft: Rund 9000 Exportfahrzeuge parken täglich auf dem 800 000 Quadratmeter großen Gelände gegenüber der Hafencity und warten auf die Verschiffung. Neu und gebraucht, aufgereiht auf fußballplatzgroßen Feldern, sortiert nach Größe und Ziel. Endlose Reihen von schweren und neuen Mercedes-Coups stehen dort, geschützt mit weißen Folien und Wachs. Bestimmungsorte sind Kuwait, Dubai oder Oman. Die Öldollars beflügeln den deutschen Export. Fotografieren ist da verboten. „Das sind manchmal Fahrzeugtypen, die sind noch gar nicht auf dem deutschen Markt“, sagt Schiffsplaner Burmeister. Er hält die Staupläne in der Hand, gelbe Felder markieren den Platz auf den Decks für die Pkw aus Hamburg. Auch Flughafenbusse, Straßenbaumaschinen oder Betonmischer-Lkw warten hier am Kai mit Dubai-Aufkleber. Alles „Made in Germany“, der Lack glänzt. Daneben eine Reihe von VW Passat für Südamerika. Mittelklasse für aufstrebende Länder. Weiter vorne an der Elbe liegt Westafrika: Ghana scheint es deutlich besser zu gehen als Angola oder eben Nigeria: Ganz passabel sehen sie noch aus die Golf 3 oder Mazdas mit dem „Tema“-Aufkleber. Daneben eine Reihe mit traurigen VW, Mitsubishi oder Toyota-Bussen. „Lagos“ ist an den Scheiben zu lesen. Manche sind voll gestopft mit Ma-

schinentellen, einige mit Teppichen, Computern oder einer Spüle. „Damit machen die Jungs ihr Geld, an den Karren selbst ist nicht mehr viel zu verdienen“, sagt einer der Sicherheitsmänner, die hier aufpassen und Besucher nur nach strengen Kontrollen aufs Gelände lassen.

Von oben aus dem Unikai-Gebäude hat Michael Sieck diese Flickermuster-Landschaft der Autodächer gut im Blick. Ein Modell eines Autofrachters der italienischen Grimaldi-Linie steht im Büro des Terminal-Geschäftsführers. „Weltweit gibt es 440 solcher großen Carrier, zurzeit bräuchten wir aber 600“, sagt er. Der Welt-Automarkt wachse eben „gigantisch“. Für den Terminal von Unikai bedeutet das enorme Steigerungsraten. Nicht nur der Containerumschlag im Hamburger Hafen – auch die Autoverladung ist Gewinner des globalen Handels. Zwar ist Hamburg im Vergleich zu Bremerhaven ein kleines Licht bei der Autoverladung, erreicht gerade zehn Prozent des Bremer Volumens – aber die Dynamik ist groß, so Sieck. 1994 schlug Unikai 60 000 Fahrzeuge im Jahr um, heute sind es 170 000. Sieck: „Etwa die Hälfte davon sind Neufahrzeuge.“ Und fast alles ist Export in die Unikai-Fahrtgebiete Westafrika, Südamerika, Naher und Mittlerer Osten. Täglich rollen daher etliche Sattelzüge und Eisenbahnwaggons mit Pkw aufs Unikai-Gelände – glänzender Nachschub für Dubai, verbeulte Ware für Lagos.

VON DER KARTE UNTERM SCHEIBENWISCHER BIS NACH AFRIKA: DER WEG EINES ALTEN AUTOS

Ein Gebrauchtwagen-Handel an der Süderstraße: „Hi, Mama!“, ruft Segun David der älteren Frau zu, die mit langem Rock und roströten Haaren durch die Autoreihen eilt. Ja, sie sei hier die Chefin, und ihr Name tue nichts zur Sache, sagt sie mit einem starken Akzent, der osteuropäisch sein könnte. Wie die Geschäfte laufen? „Nicht gut“, meint sie. 20, vielleicht 30 Euro würde sie verdienen, wenn sie ein Auto an David und die anderen schwarzen Jungs verkauft,

die sie alle hier nur Mama nennen würden. Mehr nicht. Sagt sie. Bei „Mama“, hat David gerade einen VW Bus gekauft. Der Schriftzug eines Sanitärhandels aus Lüneburg ist daran noch zu erkennen. Der 44-Jährige kommt aus Lagos/Nigeria und kauft gemeinsam mit seinem Bruder in Hamburg Autos auf, um sie in seine Heimat zu verschiffen. Aber er kauft nicht direkt. Nicht von den „Weißen“, wie er sagt. Zwischenhändler seien meist Libanesen

und Türken. Oder eben „Mama“. Diese Händler verteilen auch die kleinen Kärtchen, die man häufig unter dem Scheibenwischer seines Autos findet, je älter der Wagen wird. Vom Autohof an der Süderstraße bringt David seine Ware zu einem Sammelplatz, zum Beispiel an die Billstraße in Rothenburgsort, wo sich mittlerweile eine kleine Enklave westafrikanischer Händler gebildet hat. Von dort geht es dann mit dem Autotransporter zu Unikai und zur

Verschiffung nach Afrika. 500 Dollar kostet etwa der Transport eines Mittelklasse-Toyota. In Lagos wartet ein weiterer Bruder von Segun David auf die Ladung, um sie vor Ort weiterzuverkaufen. Was die Familie dabei verdient? „Kann man nie sagen“, meint David achselzuckend. Zu viel Korruption gebe es in Afrika, mal kostet der Zoll so viel und dann so viel. „In Deutschland“, sagt Segun David, seien die Geschäfte viel, viel einfacher. (at)