

## HHLA HISTORISCH

# 125 JAHRE INNOVATIONEN FÜR DIE HAFENLOGISTIK

*Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat den Aufstieg Hamburgs zu einer der wichtigsten Drehscheiben der Weltwirtschaft entscheidend geprägt. Heute steht sie mit innovativen Terminals, einem ökologisch vorbildlichen Transportnetz sowie umfassenden logistischen Dienstleistungen für die zukunftsweisende Verknüpfung globaler Warenströme zwischen Übersee und Europa.*

## DIE SPEICHERSTADT: DAS MODERNSTE LOGISTIKZENTRUM SEINER ZEIT

Selbst im aufstrebenden, innovationsfreudigen Deutschen Reich Ende des 19. Jahrhunderts war sie eine kleine Sensation: die Hamburger Speicherstadt, ein gewaltiger Komplex von Lagerhäusern, errichtet in direkter Nachbarschaft zu den modernen Kaianlagen des 1866 eingeweihten Sandtorhafens. Im neu geschaffenen Freihafengebiet waren großzügige Lagerflächen entstanden, standardmäßig ausgerüstet mit Neuerungen wie elektrischem Licht und hydraulisch angetriebenen Winden. Für Druckwasser und Strom sorgte ein eigenes Kraftwerk, die Speicher mit ihren starken Außenmauern sorgten für ein stabiles Raumklima, in dem empfindliche Waren ohne Heizung oder Kühlung lagerten. Um die Speicherstadt zu errichten, hatten der Hamburger Senat, Kaufleute und die Norddeutsche Bank am 7. März 1885 die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (HFLG) gegründet. Sie ist die direkte Vorgängerin der HHLA.

Finanziert mit privatem Kapital war es Aufgabe der HFLG, Lagerflächen im neuen Freihafen zu schaffen, eine Voraussetzung für den Zollanschluss an das Deutsche Reich. Schon 1888, pünktlich zum Zollanschluss, ging der erste Bauabschnitt in Betrieb, ein wichtiger Baustein des aufstrebenden Welthafens. Bis 1927 entstand in Etappen ein gewaltiges Gebäudeensemble im neogotischen Stil, gebaut aus Millionen von roten Backsteinen, gegründet auf Tausenden von Pfählen, mit einer Nutzfläche von insgesamt 310.000 Quadratmetern.

## INNOVATIONEN BEGLEITEN DEN AUFSTIEG ZUM WELTHAFEN

Trocken und gut temperiert konnten in der Speicherstadt hochwertige Güter wie Kaffee, Tee, Kakao und Gewürze zollfrei gelagert und kommissioniert werden. Das „Logistikzentrum“, wie es heute genannt werden würde, lag in direkter Nachbarschaft zum modernen Sandtorhafen und war optimal in die Verkehrsnetze zu Wasser, auf der Schiene und der Straße eingebunden.

Die Speicherstadt erwies sich schon bald als eine der drei tragenden Säulen des Hamburger Hafens. Sie ergänzte in idealer Weise den neuen Kaibetrieb im Hafen, für den die 1866 gegründete Staatliche Kaiverwaltung in schneller Folge Hafenbecken und Kaimauern errichtete. Im Sandtorhafen, der ersten modernen Anlage Hamburgs, konnten Überseeschiffe direkt an der Kaimauer mit leistungsstarkem Umschlaggerät abgefertigt werden. Zuvor waren die Schiffe mitten im Elbstrom be- und entladen worden. Der Sandtorhafen verfügte über bewegliche, von Dampf und später Elektrizität angetriebene Krananlagen, Schuppen zum Zwischenlagern der Ware und – ebenfalls neu – Gleisanschlüsse zwischen Schuppen und Kränen. Umschlagnahe Logistik, modernste Kaianlagen sowie die direkte Anbindung per Schiene, Straße und Zubringerschiff ans Hinterland waren die drei zentralen Erfolgsfaktoren des Hamburger Hafens.

Dank seiner Innovationen und seines vorausschauenden Handelns konnte der Hamburger Hafen die Chancen der damaligen Globalisierungsdynamik erfolgreich nutzen und stieg innerhalb weniger Jahrzehnte in die Spitzengruppe der Welthäfen auf. 1914, vor Beginn des Ersten Weltkriegs, lag Hamburg hinter London und New York auf Platz 3 und war damit der wichtigste Kontinentalhafen Europas.

## **DAUERHAFTER ERFOLG MIT SÜDFRÜCHTEN**

Nach dem Einbruch des Handels im Ersten Weltkrieg erholte sich das Warenaufkommen in den „Goldenen Zwanzigern“. Zwischen 1924 und 1928 legte der Umschlag um 10 Millionen auf fast 30 Millionen Tonnen zu. Ein neuer Trend half dabei: spezielle Schuppen für spezielle Umschlagaufgaben. HFLG und Kaiverwaltung stellten sich mit maßgeschneiderten Dienstleistungsangeboten auf die Warenströme aus aller Welt ein, zum Beispiel auf den stark wachsenden Hamburger Fruchthandel. Repräsentierten Früchte – vor allem importierte Südfrüchte – zu Beginn des 20. Jahrhunderts nur rund 0,5 Prozent aller Umschlaggüter, hatte sich ihr Anteil bis zum Jahr 1910 auf 1,4 Prozent verdreifacht.

Bereits 1896 hatte die Kaiverwaltung den ersten Fruchtschuppen in Betrieb genommen und sich seitdem als Pionier insbesondere im Bananengeschäft betätigt. 1931 installierte sie ein mobiles Fördersystem mit witterungsgeschützten Elevatoren und im Schuppen verlaufenden

Förderbändern für die damals noch in Bündeln ankommenden Bananen. 1934 entstand der erste Speicherschuppen für Bananen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Banane endgültig zum Volksnahrungsmittel, die Bundesrepublik hatte den höchsten Pro-Kopf-Verbrauch in der Welt. Ende der 1960er-Jahre schlug die HHLA jährlich eine halbe Million Tonnen Bananen um. Dank ihrer Kompetenz auf diesem Gebiet setzte sich Hamburg über die Jahre immer wieder an die Spitze der Fruchthafen Europas.

### **AUS DER HFLG WIRD DIE HHLA**

Die HFLG wirtschaftete von Anfang an profitabel, während die Staatliche Kaiverwaltung zu Beginn der 1930er-Jahre hohe Verluste schrieb. 1935 kam es durch die Zusammenlegung von HFLG und Kaiverwaltung zur Integration der zweiten Säule des heutigen HHLA Konzerns: dem Hafenumschlag. Ab 1939 hieß das vereinte Unternehmen Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA).

Der Hafen konnte an den Umschlagrekord von 1928 erst 1960 wieder anknüpfen. Immer dann, wenn der freie Welthandel eingeschränkt wurde, litten auch der Hamburger Hafen und die HHLA. Nach der Weltwirtschaftskrise lähmte zunächst die handelsfeindliche Autarkiepolitik des NS-Regimes, dann der Zweite Weltkrieg. Seeverkehr und Umschlag kamen nach dem deutschen Einmarsch in Polen weitgehend zum Erliegen. Im Hafen wie auch bei der HHLA wurden während des Kriegs, zentral organisiert über die Gesamthafenbetriebsgesellschaft (GHB), Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge eingesetzt.

Die Flächenbombardements der Alliierten führten dazu, dass nach Kriegsende 3.000 Wracks die Hafengewässer blockierten. Von 831.000 Quadratmetern Speicherfläche im Jahr 1938 waren noch 236.000 Quadratmeter einsatzfähig, von 450 Kilometern Hafenbahngleisen noch 145 Kilometer, von 1.108 Kränen noch 230. Die Umschlagkapazität des Hamburger Hafens lag 1945 bei weniger als zwei Millionen Tonnen und entsprach dem Stand von 1865 vor der Inbetriebnahme des ersten modernen Hafenbeckens am Sandtorkai.

### **DER GABELSTAPLER VERÄNDERT DIE LAGERLOGISTIK**

Zwar hatten Dampf- und Elektrokrane, der Umschlag direkt an der Kaimauer sowie die Motorisierung des Warentransports bereits im 19. Jahrhundert zu einem Quantensprung in der Produktivität der Hafenlogistik geführt. Dennoch gab es beim Transportieren und Lagern noch viele Arbeitsbereiche, in denen schwere körperliche Arbeit unverzichtbar war. Der in den USA entwickelte Gabelstapler brachte hier einen großen Fortschritt.

Diese Geräte waren effizienter als zum Beispiel Elektrokarren, denn sie übernahmen gleichzeitig den Transport in der Horizontalen wie auch das Stapeln in der Vertikalen. Ihr Einsatz machte ab 1952 die Handarbeit mit der Sackkarre überflüssig, und die nun aufkommende Verladung auf Paletten trieb die Standardisierung im Güterverkehr voran. Gabelstapler waren allerdings in den mehrstöckigen Lagerhäusern der Speicherstadt wie auch in vielen alten Kaischuppen unter anderem wegen ihres Gewichts kaum einsetzbar. Die HHLA berücksichtigte daher beim Neubau von Schuppen als eines der ersten deutschen Hafenunternehmen die Anforderungen der Gabelstapler.

Dieser Fortschritt hatte Folgen für die Speicherstadt: Seit den 1970er-Jahren wanderten ihre Warenbestände in andere Lagerkomplexe, wo Gabelstapler effizienter manövrieren konnten. Seit 1991 steht die Speicherstadt unter Denkmalschutz und wird von der HHLA behutsam zu einem urbanen Quartier umgebaut. Tür an Tür mit den verbliebenen traditionellen Handelsfirmen haben sich Kreative, Agenturen und Gastronomiebetriebe angesiedelt, Museen und Freizeitattraktionen locken Millionen Besucher an.

## **CONTAINER UND EDV EROBERN DEN HAFEN**

Ende der 1960er-Jahre veränderte sich der Hafenumschlag durch zwei Trends radikal. Die HHLA startete 1966 im Sandtorhafen als erstes Hamburger Unternehmen eine Roll-on/Roll-off-Anlage (RoRo). Auch am Burchardkai entstand bald eine weitere Rampe, über die Autos, Lkw oder große Maschinen in die Frachträume von RoRo-Schiffen rollten. Das ging sehr zügig, da keine komplizierten Hieven per Kran mehr nötig waren. Eine wirkliche Revolution im Hafen löste jedoch der Container aus, der ab 1966 seinen weltweiten Siegeszug auch in Hamburg begann. Die neuartige Stahlbox wurde zur Norm und zum Treiber der Globalisierung, weil sie Transport und Umschlag drastisch verbilligte. Schnell erkannte die HHLA, welches Innovationspotenzial diese Standardverpackung für den Umschlag von Stückgütern bot.

Neu angeschaffte Containerbrücken fertigten 1968 am heutigen HHLA Container Terminal Burchardkai das erste Vollcontainerschiff im Hamburger Hafen ab. Für die Stahlboxen entwickelte die HHLA gemeinsam mit dem Hersteller Peiner ein neuartiges Gerät, den Portal-Hubwagen, der sich später als Van-Carrier weltweit durchsetzte. Die Geräte mit ihren meterhohen Stelzenbeinen transportierten Container und stapelten sie platzsparend übereinander. Der nächste Schritt war die Automatisierung der Containeradministration durch elektronische Datenverarbeitung, für die ab 1975 verschiedene interaktive Dialogsysteme eingeführt wurden. Ab 1984 perfektionierten Datenfunksysteme das Lagern auf dem Terminalgelände und 1995 setzte der Burchardkai als erster Containerterminal der Welt Satellitendaten zur genauen Positionierung der Container ein.

Beim Bau ihres hochautomatisierten Container Terminals Altenwerder (CTA) kombinierte die HHLA die innovativsten Umschlag- und Terminaltechnologien zu einem neuen „State of the art“. Mit seiner Flächeneffizienz und seinen Umschlagleistungen übertraf der CTA seit seiner Inbetriebnahme im Jahr 2002 die hohen Erwartungen und gilt bis heute weltweit als die modernste Anlage ihrer Art.

## **AUSBAU DER TRANSPORTNETZWERKE**

Hamburg war nach dem Zweiten Weltkrieg durch den Eisernen Vorhang für mehr als 40 Jahre von seinem natürlichen Hinterland im Osten abgeschnitten. Noch 1938 waren knapp 60 Prozent der Exportladungen aus dieser Region gekommen. Kein Wunder, dass in den 1990er-Jahren nach dem Fall der Mauer das Wachstum im Hamburger Hafen zusätzlich Fahrt aufnahm. Dies galt besonders für den Hinterlandverkehr mit der Bahn. Während sich die schnell wachsenden Güterströme auf den Straßen gen Osteuropa stauten, bot die Schiene eine wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Alternative. Die HHLA nutzte die Chancen, die sich durch die beginnende Liberalisierung des Bahntransportmarkts ergaben.

Im September 1991 schrieb die EU-Direktive 440 den freien Zugang zum Schienennetz fest und schon im Januar 1992 ließ die „Polzug Polen-Hamburg Transport GmbH“, ein Joint Venture der HHLA mit der polnischen Staatsbahn PKP und dem Spediteur Egon Wenk, den ersten privaten Containerzug nach Osteuropa rollen. Um die deutschen Seehäfen über flächendeckende Containerverkehre auf der Schiene mit dem Hinterland in Mittel- und Osteuropa zu verbinden, beteiligte sich die HHLA an weiteren Intermodalgesellschaften wie Metrans (Tschechien, Slowakei, Ungarn) und Transfracht (Deutschland, Österreich, Schweiz). Ihre umweltfreundlichen Container-Ganzzüge brachten Hamburgs traditionelle Stärke als Eisenbahnhafen wieder zum Tragen. Heute fährt jeder achte Güterwaggon Deutschlands durch den Hamburger Hafen. Und für die HHLA wurde der Transport von Containern zwischen Hafen und Hinterland zu einer weiteren Säule ihres Geschäftsmodells.

## **MIT NEUER UNTERNEHMENSSTRUKTUR AUF WACHSTUMSKURS**

In den 1960er-Jahren erwies sich die Mischform aus Wirtschaftsunternehmen und staatlichem Regiebetrieb, die die HHLA seit 1935 darstellte, zunehmend als Handicap. Dies erkannte die Stadt und übernahm mit der neuen Hafenordnung von 1970 wieder die Verantwortung für die Infrastruktur. Die HHLA wiederum konnte, entlastet von allen hoheitlichen Aufgaben, die Chancen des Containerzeitalters noch aktiver wahrnehmen. Eine weitere Etappe der Unternehmensentwicklung markierte die grundlegende Modernisierung der Konzernstruktur im Jahr 2003 mit der Konzentration und Fokussierung des Geschäfts auf die Segmente Contai-

ner, Intermodal, Logistik und Immobilien. Damit legte die HHLA die Grundlagen für weiteres Wachstum und den Gang an den Kapitalmarkt. Das rasante Wachstumstempo des Containerumschlags seit der Elbvertiefung im Jahr 1999 übertraf alle Prognosen und führte zu der Erkenntnis, dass die Umschlaganlagen weit schneller modernisiert und ausgebaut werden mussten als bis dahin geplant.

So startete die HHLA im November 2004 das größte Investitionsprogramm ihrer Unternehmensgeschichte. Im Mittelpunkt stehen der Kapazitätsausbau in Hamburg auf künftig zwölf Millionen Standardcontainer pro Jahr, der systematische Ausbau des HHLA Transportnetzwerks sowie eine Vielzahl weiterer Projekte, darunter der Ausbau des Multifunktionsterminals O'Swaldkai. Bereits im Jahr 2007 wurde mit 7,2 Millionen Standardcontainern das Ergebnis von 4,6 Millionen von 2004 um 50 Prozent übertroffen. Dieser Erfolg wäre ohne den Container Terminal Altenwerder nicht möglich gewesen. Mit seiner Inbetriebnahme im Jahr 2002 bot er nicht nur zusätzliche Kapazitäten, sondern setzte schon bald neue Bestmarken in der Abfertigung von Großschiffen.

## **AUF KÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN GUT VORBEREITET**

Der erfolgreiche Börsengang der HHLA am 2. November 2007, schon bald gefolgt von der Aufnahme in den MDAX, markiert einen bedeutenden Meilenstein in der Unternehmensgeschichte. Die Erlöse des Börsengangs haben die Eigenkapitalbasis der HHLA gestärkt und die Stadt Hamburg in die Lage versetzt, ihr Investitionsprogramm für die Hafeninfrastruktur sicher zu finanzieren. Das bereits im Jahr 2005 in Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (zuvor Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft) umbenannte Unternehmen ist heute in Kernbereichen der europäischen Logistikbranche zukunftsweisend aufgestellt. Dabei bewährt sich auch die Modularität des Ausbauprogramms: Da die HHLA vor allem in bereits vorhandene Anlagen investiert, kann das Ausbautempo der tatsächlichen Nachfrageentwicklung flexibel angepasst werden. Zudem erhöht die Ertüchtigung bestehender Anlagen die Flächenproduktivität und leistet so einen wichtigen Beitrag zur Ressourcenschonung.

Weitblick und Verantwortungsbewusstsein haben den Kurs der HHLA seit ihrer Gründung bestimmt. Heute steht sie mit innovativen Terminals, einem ökologisch vorbildlichen Transportnetz sowie umfassenden logistischen Dienstleistungen für die wegweisende Verknüpfung globaler Warenströme zwischen Übersee und Europa. Wie in den letzten 125 Jahren wird die HHLA auch künftig innovative Lösungen für logistische Prozesse entwickeln und dabei neueste Technologien einsetzen – die Zukunft immer im Blick.