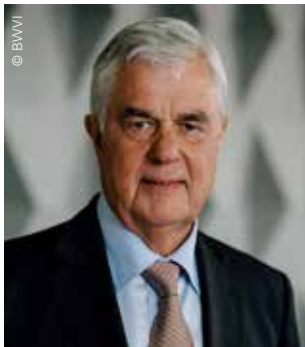


50 JAHRE CONTAINER

PORT OF HAMBURG MAGAZINE

Liebe Leserinnen und Leser,



die Seeschifffahrt ist Triebfeder der Globalisierung und gleichzeitig auch Profiteur. Vor allem die Containerisierung der Ladung hat erhebliches Potenzial gebracht. Im Hamburger Hafen wurde vor 50 Jahren das erste Containerschiff abgefertigt. Das war der Startschuss in ein neues Zeitalter und hat den Wandel im Hamburger Hafen nachhaltig geprägt.

Und jetzt stehen wir sozusagen vor der nächsten epochalen Veränderung mit dem Thema Industrie 4.0 und Digitalisierung. Digitale Technologien durchdringen zunehmend alle Bereiche der öffentlichen Infrastruktur und des öffentlichen Raums. Voraussetzungen hierfür sind Breitband, schnelles Internet, 5G und eine umfassende Vernetzung im Hafen und in der Logistik. Echtzeitdaten, Brückenöffnung, Wetterbeobachtung, Windwarnung, Hochwasserwarnung, Verkehrsmeldungen sind nur einige der Stichworte.

Der Hamburger Hafen ist ein bedeutender globaler Logistikhub mit einem umfassenden Netz an Liniendiensten und effizienten Verbindungen in ein großes Hinterland. Diese Position wollen wir erhalten und weiter stärken. Die Veränderungen durch die Digitalisierung betreffen alle Lebensbereiche. Wenn wir es klug angehen, liegen hierin große Chancen für Hamburg und für ganz Deutschland.

Es ist Zeit für proaktives Handeln. Im Hamburger Hafen werden die Maßnahmen zunehmend sichtbar. Die HPA setzt mit dem smartPORT-Programm verschiedene Digitalisierungsprojekte nach und nach um, um die Verkehrs- und Warenflüsse intelligent zu steuern – und zwar nicht nur unter ökonomischen, sondern auch unter ökologischen Gesichtspunkten. Der digitale Wandel muss gemeinsam mit allen Akteuren gestaltet werden.

Wir als Senat wollen gemeinsam mit den Unternehmen dafür sorgen, dass die Branche die Zukunft erfolgreich angeht und Hamburg auch weiterhin in der ersten Liga spielt.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Horch'.

*Ihr Frank Horch,
Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der
Freien und Hansestadt Hamburg*





IM HAMBURGER HAFEN WURDE VOR 50 JAHREN DAS ERSTE CONTAINERSCHIFF ABGEFERTIGT. DAS WAR DER STARTSCHUSS IN EIN NEUES ZEITALTER UND HAT DEN WANDEL IM HAMBURGER HAFEN NACHHALTIG GEPRÄGT.

50

50 JAHRE YEARS OF
CONTAINERUMSCHLAG
CONTAINER HANDLING
IN HAMBURG

Inhaltsverzeichnis



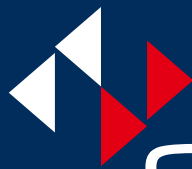
02 EDITORIAL

50 JAHRE CONTAINER IN HAMBURG

- 06 CONTAINERVERKEHR – WAS BRINGT DIE ZUKUNFT?**
Die Branche kommt an ihre Grenzen und ist reif für Innovationen
- 10 WIE SIEHT DER HAFEN VON MORGEN AUS?**
Innovationstreiber Digitalisierung
- 14 GRÖSSENENTWICKLUNG IN DER CONTAINERSCHIFFFAHRT**
Ist die Schmerzgrenze erreicht, oder geht das Größenwachstum von Containerschiffen weiter?
- 18 SLOTBUCHUNGSVERFAHREN AN HAMBURGS CONTAINERTERMINALS**
Fuhre 4.0 sorgt für zuverlässige Lkw-Abfertigung
- 22 HAMBURGS HAFEN UND DER CONTAINER**
Wie eine Box Deutschlands größten Seehafen verändert hat
- 28 DIE KRUX MIT DER LEERCONTAINERLOGISTIK**
Eine Online-Plattform soll dazu beitragen, die Zahl teurer Leercontainerbewegungen zu reduzieren
- 30 DER SPEDITEUR UND DAS BINNENSCHIFF**
Aufbau eines regelmäßigen Binnenschiffs-Containerdienstes zwischen Berlin und Hamburg
- 32 PAPIERLOGISTIK IN DER BOX**
Wie aus klassischer Breakbulk-Ladung Containerladung wurde
- 36 SHORTSEA-POWER**
Kurzstreckenseeverkehr ist eine ausgezeichnete Alternative zu Lkw und Bahn im innereuropäischen Transport
- 38 EIN STAHLBEHÄLTER FÜR ALLE ZWECKE**
Der Container wird nicht nur als Transportbehälter genutzt, sondern auch für Spezialanwendungen

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

- 40 PETER PICKHUBENS PINNWAND**
Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe
- 42 HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.**
Jubiläumsjahr 2018: Ganz schön was los!
- 42 IMPRESSUM**



SCHRAMM

Ports & Logistics

Ein starker Verbund von 16 Hafen- und Logistikstandorten
in **Norddeutschland** und **Skandinavien**

INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG



SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Telefon: +49 (0) 4852 884-0

Fax: +49 (0) 4852 884-26

E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

www.schrammgroup.de

Containerverkehr: Was bringt die Zukunft?

In diesem Jahr feiert der Hamburger Hafen 50 Jahre Containerverkehr. Der Container hat die Seeschifffahrt revolutioniert, die Entwicklung der Handelsströme weltweit enorm vorangetrieben und eine internationale Verlagerung und Vernetzung der Wirtschaft in vorher ungeahnten Ausmaßen ermöglicht. Allerdings stößt der maritime Containertransport jetzt an seine Grenzen. Welche Innovationen werden den Containerseeverkehr erfolgreich durch die nächsten 50 Jahre bringen?

Die Containerisierung in der Schifffahrt brachte vielfältige Innovationen mit sich, die Zeit und Kosten sparen. Der Containerverkehr veränderte den Hafenbetrieb grundlegend: Spezialisierte Containerterminals wurden mit besonderer Umschlagtechnik wie Containerbrücken und Staplern ausgerüstet. Durch ihre Standardisierung boten und bieten die genormten Boxen auch Rationalisierungseffekte und betriebsgrößenbezogene Kostenvorteile. Zudem hat die Entwicklung immer größerer Schiffe die Geschichte der Containerschifffahrt geprägt. Das derzeit größte im Einsatz befindliche Containerschiff hat eine Kapazität von mehr als 20.000 TEU, also über hundert Mal mehr als die ersten Schiffe. Die Linien mit den größten Schiffen haben die niedrigsten Kosten, können also ihren Kunden die günstigsten

Frachtraten bieten – ein großer Wettbewerbsvorteil. Die wirtschaftlichen Vorteile der immer größeren Schiffe haben zu einer steigenden Konzentration in der Seeschifffahrt geführt. In den letzten Jahrzehnten kam es immer wieder zu Fusionen und Übernahmen. Der Markt hat sich neu strukturiert, sodass die vier größten Reedereien nun über mehr als die Hälfte der Kapazitäten weltweit verfügen. Außerdem haben sich alle weltweit operierenden Linien in drei globalen Allianzen zusammengetan, die wie Oligopole funktionieren und die wichtigen Ost-West-Relationen beherrschen. Das hängt mit den Schiffsgrößen zusammen, denn Konsolidierungen und Allianzen ermöglichen es den Reedereien, größere Schiffe zu bestellen und sie mit Ladung zu füllen.



AN DIE GRENZEN GEKOMMEN – REIF FÜR INNOVATIONEN?

Die Containerschifffahrt steckt in einem Teufelskreis, scheinbar ohne Ausweg. Das funktioniert so: Eine Liniereederei kann Geld verdienen, wenn sie ihre Konkurrenz preislich unterbietet. Größere Schiffe ermöglichen solche Preisvorteile. Aber sobald eine Reederei größere Schiffe bestellt, ziehen die anderen nach, um wettbewerbsfähig zu bleiben. So werden sehr viele größere Schiffe gebaut, und daraus resultieren Überkapazitäten. Es sind dann zu viele Schiffe für die im Markt vorhandene Menge an Ladung; das Angebot übersteigt die Nachfrage. Aus der Überkapazität folgen niedrigere Frachtraten, also sinkende Einnahmen für die Schifffahrtsunternehmen, die dann Verluste erleiden. Es werden folglich wieder neue Maßnahmen zur Gewinnsteigerung erforderlich. Am Ende werden noch größere Schiffe bestellt und gebaut, um Kosten zu sparen, und der Teufelskreis dreht sich wieder von vorne, mit den eben beschriebenen Folgen.

Das aktuelle Geschäftsmodell hat seine Grenzen erreicht. Der Sektor ist reif für einen grundsätzlichen Umbruch. Um größere Effizienz in den maritimen Trans-

portketten zu erreichen, werden Innovationssprünge nötig. Welche könnten das sein? Meiner Meinung nach werden sie sich um neue Formen der Modularität, Digitalisierung und neue Geschäftsmodelle drehen.

IST DER CONTAINER NOCH EINE RELEVANTE EINHEIT?

Während Containerschiffe den Umschlag in den 1960er Jahren vereinfachten, führen die neuen Großcontainerschiffe eher zu Komplikationen. Sie bringen Tausende, oft sogar mehr als zehntausend Container auf einmal in einen Hafen, die am Terminal umgeschlagen werden müssen. Um diese Menge schnell zu bewältigen, braucht ein Terminal bis zu zehn der größten Containerbrücken, die unter Höchstleistung arbeiten müssen. Es entstehen Spitzen mit hoher Auslastung und gleichzeitig Zeiten mit geringerer Beschäftigung. Wenn bei der Abfertigung eines Großcontainerschiffs eine so große Zahl an Containern in kurzer Zeit geladen und gelöscht wird, beansprucht dies auch die Umschlagkapazität und Infrastruktur auf dem Terminal in starkem Maße. Die Container müssen umgeladen werden, da sie mit Bahn, Lkw oder Binnenschiffen ankommen oder weiter transportiert werden. Die riesi-

Die Schnittstellen zwischen Seetransport und Hafen sowie zwischen Hafen und den Landwegen bieten noch großes Potenzial für Produktivitätssteigerung.



gen Containerschiffe benötigen besonders ausgestattete und große Containerterminals, aber es gibt Grenzen des Wachstums. Die meisten Häfen sind in der Nähe von Städten, da dort Produktion und Konsum konzentriert sind. In den Städten ist der Platz aber begrenzt, und allzu viele Hafenstädte leiden jetzt schon unter Verkehrsstaus. Viele dieser Engpässe entstehen, weil der Container immer noch als die unbestrittene Norm gilt.

Es stellt sich die Frage, ob es möglich wäre, eine weitere Ebene der Standardisierung zu konzipieren, eine Einheit, die viele Container umfasst? Das ist die Idee hinter dem neuen Konzept für einen Offshore-Hafen in Venedig. Statt einzelne Container mit konventionellen Containerbrücken umzuschlagen, soll nach diesem Konzept der Offshore-Hafen die großen Schiffe mit größeren Einheiten, sogenannten Kassetten, be- und entladen. Die Kassetten sind spezielle Leichter, die pro

Einheit jeweils 384 Container tragen und mit speziellen LASH-Schiffen zwischen dem Offshore-Hafen und dem Festland transportiert werden. Auf diese Weise kann man die Umschlagzeit im Offshore-Hafen sehr stark verkürzen.

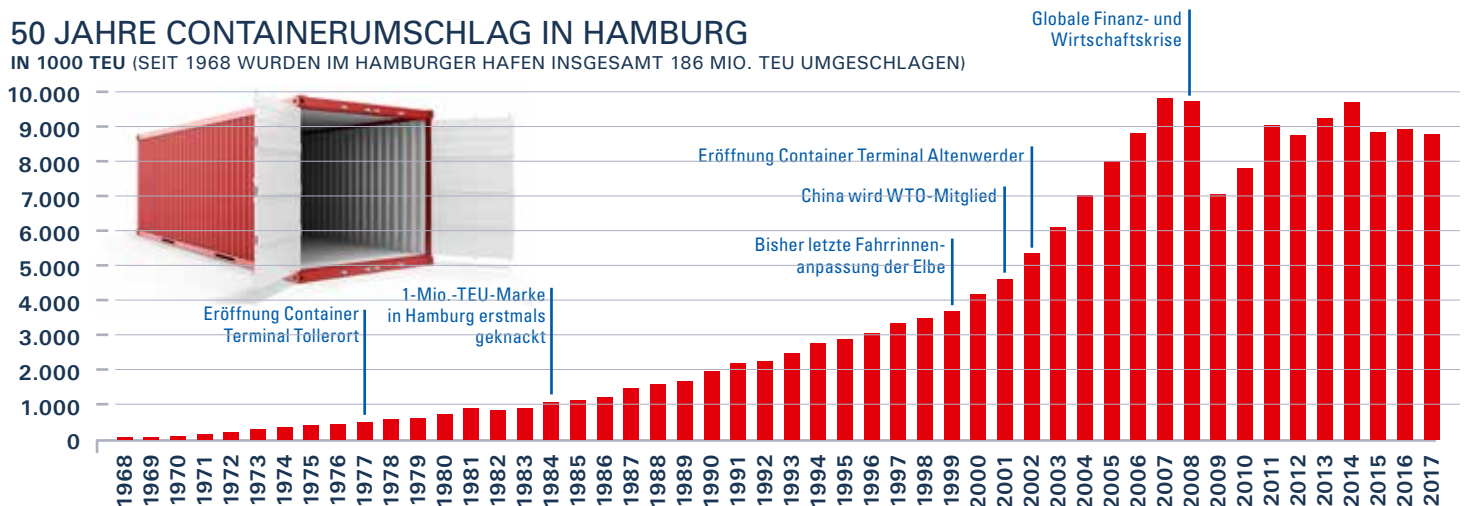
Eine ähnliche Möglichkeit, eine zusätzliche Ebene der Standardisierung einzubauen, könnte man auf einer niedrigeren Ebene der Frachtkonsolidierung schaffen. Könnte es eine Form der Modularisierung zwischen dem Container und dem einzelnen Paket oder Frachtstück geben? Beispielsweise könnte eine Art Sub-Container – wie im Konzept des „Physical Internets“ angedacht – die Leistungsfähigkeit im Gütertransport erhöhen.

DIGITALISIERUNG

Privatisierungen und die Globalisierung haben die Effizienz in der Schifffahrt und im Hafenbetrieb gesteigert, aber die Schnittstellen zwischen Seetransport und Ha-

50 JAHRE CONTAINERUMSCHLAG IN HAMBURG

IN 1000 TEU (SEIT 1968 WURDEN IM HAMBURGER HAFEN INSGESAMT 186 MIO. TEU UMGESCHLAGEN)



Quelle Datenbasis: HPA / Grafik: Elb reklame

fen sowie zwischen Hafen und den Landwegen bieten noch großes Potenzial für Produktivitätssteigerung. Datenverarbeitung ist von größter Wichtigkeit an dieser Stelle, denn effektiver Datentransfer trägt viel zur Optimierung bei. Verschiedene Schifffahrtsgesellschaften haben sich mit IT-Firmen zusammengetan, um auf diese Herausforderung zu antworten. Ein Beispiel ist die neue Zusammenarbeit von Maersk und IBM. Zukünftig ist es durchaus denkbar, dass der physische Umschlag von Containern im Hafen für den Containertransport weniger wichtig ist als der reibungslose Austausch von Daten über leistungsfähige Schnittstellen.

Auch andere Veränderungen in der Schiffsabfertigung sind in der Diskussion. Beispielsweise könnten Drohnen, Offshore-Häfen und Container-Hochregalager als Antworten auf den Platzmangel dienen, der zunehmend zum Problem für moderne Seehäfen weltweit wird.

NEUE GESCHÄFTSMODELLE

Kann man das Geschäftsprinzip von Uber auf die Seeschifffahrt übertragen? Werden Containerschiffe bald die Taxis der Meere? Chartern kann gewissermaßen als eine Art „Uberisierung“ gesehen werden. Allerdings gibt es einen entscheidenden Unterschied zum Taxi: Ein Auto zu besitzen, ist erheblich billiger als ein Schiff. Diese Markteintrittsschwelle schützt Reederei vor einer schnellen „Uberisierung“. Das meiste Geld kann man mit der Planung und Koordination von Lieferketten verdienen. Darauf konzentrieren sich auch die meisten neuen Markteinsteiger wie die Hightech-Startups, indem sie globale Plattformen anbieten, die auf einer datenintensiven und „Asset-light“-Strategie basieren. Das kann jedoch nur funktionieren, wenn die Reedereien mitmachen.

Neben diesem Plattform-Modell wird ein anderes Modell ähnlich intensiv diskutiert: das global sich ausbreitende staatskapitalistische Modell, wofür die chinesische Strategie der „Neuen Seidenstraße“ („One Belt – One Road“) ein Musterbeispiel liefert. Diese Initiative verfolgt auch globale und integrative Ziele,

jedoch mit einem weitaus stärkeren Fokus auf die materielle Infrastruktur inklusive Schiffe, Überseehäfen und Eisenbahnen, die von staatseigenen chinesischen Firmen gebaut, betrieben, finanziert und geführt werden.

In den kommenden Jahren werden wir den harten Wettstreit solcher Paradigmen beobachten können. Neuankömmlinge werden versuchen, den Containertransport durch intelligente Strategien zu revolutionieren, während die etablierten Firmen sich darum bemühen, ihre Kontrolle über den Markt zu behalten, indem sie Teile des Daten-Know-hows adoptieren. Die Internationalisierung durch staatskapitalistische Firmen wird mit stärker fragmentierten geopolitischen Antworten konkurrieren, die eher auf Gegenseitigkeit achten und Multilateralismus in den Vordergrund stellen. ■



DER AUTOR

Olaf Merk ist Projektmanager für Häfen und Schifffahrt beim International Transport Forum (ITF), einer zwischenstaatlichen Organisation mit 59 Mitgliedsländern, die der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) angegliedert ist. Er hat zahlreiche Studien über Häfen und Seetransport geleitet, darunter „The Impact of Mega-Ships“ und „The Competitiveness of Global Port Cities“ sowie etliche Studien über Hafenstädte, u.a. Hamburg, Shanghai und Jakarta. Sein neuester Bericht „Decarbonising Maritime Transport: The Case of Sweden“ wird im März erscheinen.

Hafen der Zukunft: Innovationstreiber Digitalisierung

Der Container wird auch im Hafen der Zukunft das Maß aller Dinge bleiben – doch fast alles um ihn herum verändert sich. Neben den Handel mit Gütern tritt der Handel mit Daten. Häfen werden so zum Integrator verschiedenster Player.

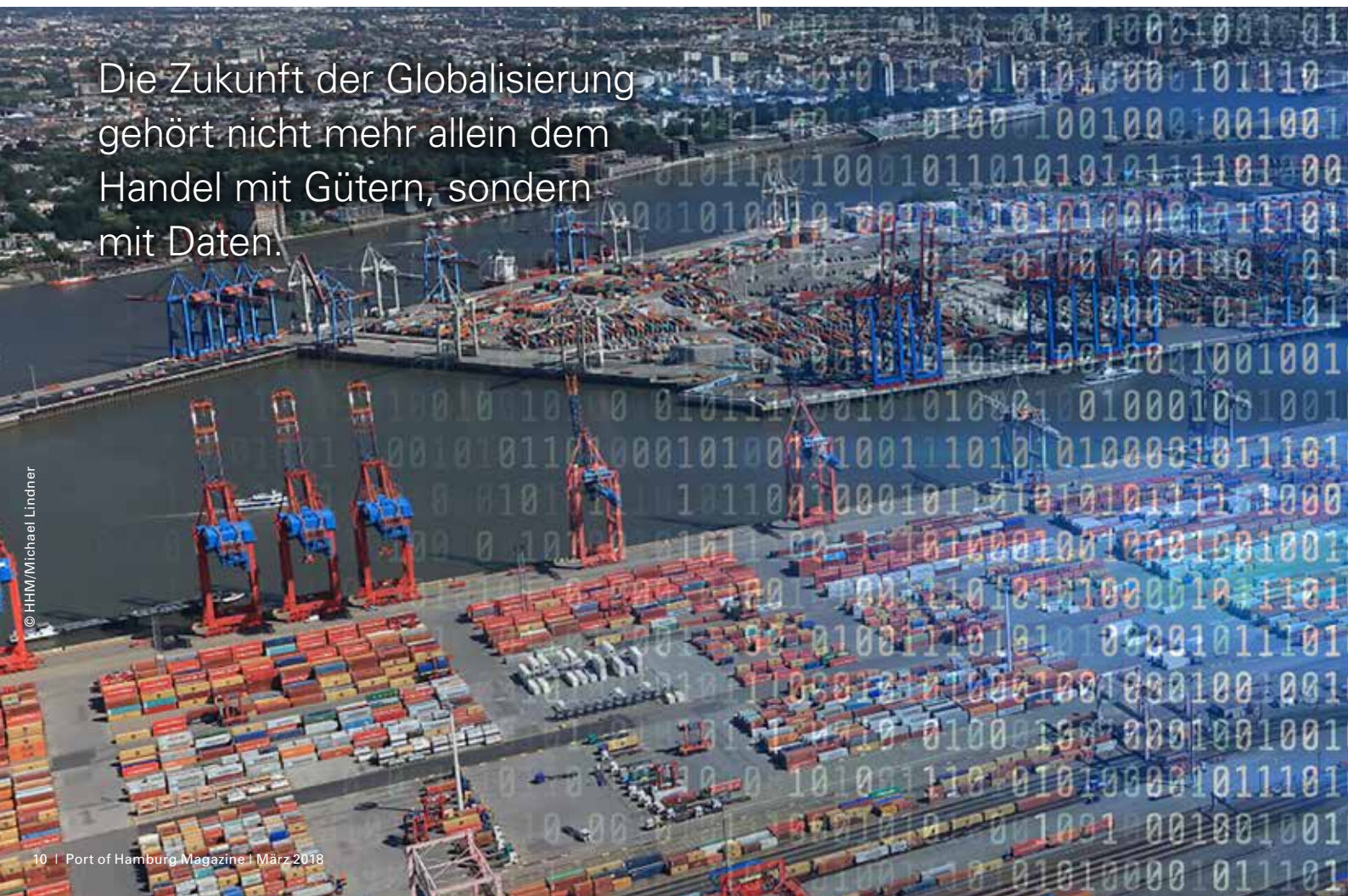
„Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen hängt entscheidend davon ab, wie die maritime Branche die Digitalisierung als Chance zur Weiterentwicklung nutzt.“ Das ist das Fazit eines intensiven Gedankenaustausches, den der Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch und der CEO der Klassifikationsgesellschaft DNV GL, Remi Eriksen, Ende vergangenen Jahres im Rathaus der Hansestadt geführt haben.

Mit der Hamburg Port Authority (HPA) ist DNV GL längst zu verschiedenen Nachhaltigkeits- und Digitalisierungsthemen im Gespräch, denn „mit unserem maritimen Hauptquartier hier in Hamburg haben wir

die richtigen Experten vor Ort, um die Stadt Hamburg bei technischen Herausforderungen auf dem Weg zu einem ‚Hafen 4.0‘ zu unterstützen“, so Eriksen.

„Internet der Dinge“, „Logistik 4.0“ oder „Hafen 4.0“ – diese Schlagworte der Digitalisierung bestimmen längst die Strategie des Hamburger Hafens, um sich auf die Zukunft einzustellen. „Im internationalen Güterhandel zeichnen sich massive Veränderungen ab, die auch dramatische Folgen für Hamburg mit sich bringen“, prognostiziert Professor Thomas Straubhaar. Der Ökonom und frühere Direktor des Hamburgischen Weltwirtschafts-Instituts (HWWI) mahnt:

Die Zukunft der Globalisierung gehört nicht mehr allein dem Handel mit Gütern, sondern mit Daten.



„Es gilt, rechtzeitig darauf zu reagieren, nämlich jetzt!“ Die Zukunft der Globalisierung gehöre nicht mehr allein dem Handel mit Gütern, sondern mit Daten: „Je stärker und schneller diese Entwicklung voranschreiten wird, desto eher werden sich gigantomanische Containerschiffe und ausufernde Seehäfen als Dinosaurier der Wirtschaftsgeschichte erweisen.“

Die Digitalisierung ist bereits seit vielen Jahren wichtiges Kernthema der HPA – neben den klassischen Aufgaben im physischen Infrastrukturbereich rund um Deutschlands größten Seehafen. „Durch engere Zusammenarbeit insbesondere beim Datenaustausch, aber auch bei der Ausbildung von Mitarbeitern entlang der Logistikkette können wir in Zukunft deutlich mehr Effizienz beim Transport bis zum Empfänger erreichen“, erwartet HPA-CEO Jens Meier.

Allerdings kann Digitalisierung auch bedeuten, dass marktfremde Akteure heute Dienstleistungen anbieten, die bisher von etablierten Playern der maritimen Wirtschaft erbracht wurden. Diese disruptiven Geschäftsmodelle, die von innovativen Startups wie von globalen Konzernen gleichermaßen umgesetzt werden, finden sich immer häufiger im Logistiksektor. So

Chief Digital Officer der HPA, beobachtet: „Diese branchenfremden Anbieter stellen den Status Quo durch innovative, digitale Geschäftsmodelle erfolgreich in Frage. Es ist daher an der Zeit, den digitalen Wandel entlang der Logistikkette gemeinsam mit den etablierten Akteuren der Hafenwirtschaft zu gestalten.“ Häfen könnten hier ihre Funktion als Integrator verschiedener Player nutzen und proaktiv die entlang der Transportkette gesammelten Daten einsetzen, um digitale Geschäftsmodelle aufzubauen.

„Die Digitalisierung bietet Seehäfen große Chancen, noch effektiver und effizienter zu arbeiten“, ist sich Professor Carlos Jahn sicher. Er ist Leiter des Instituts für Maritime Logistik der Technischen Universität Hamburg und in Personalunion Leiter des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML in Hamburg und bestätigt die Einschätzungen Saxes: „Sobald die Möglichkeiten eines intensiven Datenaustausches in Echtzeit genutzt werden, ermöglicht die Digitalisierung die Optimierung der gesamten Supply Chain und kann so zu sicheren und umweltfreundlicheren Prozessen beitragen und die Wettbewerbssituation stärken.“ ■

Schwarz auf weiß: Visionen und Ideen

Um den Digitalisierungsprozess innerhalb der maritimen Supply Chain zu unterstützen, hat die HPA zusammen mit dem Hamburger Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML eine englischsprachige Publikation erstellt, in der die zukünftigen Anforderungen an Seehäfen beispielhaft dargestellt werden. Das Buch „Digitalization of Seaports – Visions of the Future“ ist als Softcover oder als E-Book über den Fraunhofer-Verlag erhältlich (www.verlag.fraunhofer.de, ISBN 978-3-8396-1178-4, Preis 49,00 EUR). Eine Einführungsbroschüre („Digitalization of Seaports – First Ideas“) ist als kostenloser Download auf der Homepage des Fraunhofer CML (www.cmls.fraunhofer.de) oder über den QR-Code verfügbar.



„Flexibilität wird zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor“

Drei Fragen an Henning Kinkhorst, Geschäftsführer und Partner von Hamburg Port Consulting (HPC), zum Thema „Hafen der Zukunft“

Port of Hamburg Magazine (PoHM): Das Thema Digitalisierung hat nun auch die Hafenwirtschaft erreicht. Springt die Branche auf einen Modebegriff auf oder steckt mehr dahinter?

Kinkhorst: Vor den Häfen liegen enorme Herausforderungen, die sie ohne Digitalisierung nicht meistern werden.

Im Fokus steht nicht mehr vorrangig die Beseitigung von Kapazitätsengpässen, sondern die Effizienzsteigerung der bestehenden Infrastruktur. Robotik und 3D-Druck, die für eine hohe Volatilität der Warenströme sorgen, werden ebenfalls wichtig.

Der Container bleibt für den Transport von Waren noch lange das Maß aller Dinge.

Flexibilität wird für Häfen zum entscheidenden Wettbewerbsfaktor.

PoHM: Gibt es weitere Schlagwörter, die den Hafen der Zukunft beschreiben – neben der Digitalisierung?

Kinkhorst: Sie hängen eng mit der Digitalisierung zusammen: Elektrifizierung und Automatisierung. Die Häfen werden deutlich umweltfreundlicher. Schon heute

verkehren batteriebetriebene, fahrerlose Transportsysteme auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder. Auch für den Einsatz von Drohnen sehe ich vielfältige Möglichkeiten. Sie könnten in naher Zukunft den Transport von Containern zwischen Terminals übernehmen. Autonom fahrende Lkw und Schiffe werden ebenfalls Realität und die Verkehre in den Häfen mitbestimmen.

PoHM: Wird denn künftig gar nichts mehr aus der „alten“ Hafenvelt Bestand haben?

Kinkhorst: Die Anbindung an das Hinterland wird immer einer der wichtigsten Wettbewerbsfaktoren sein. Und auch der Container bleibt für den Transport von Waren noch lange das Maß aller Dinge. Was uns aber nicht daran hindern sollte, über die Frage nachzudenken: Was kommt neben dem Container?

Hamburg Port Consulting

HPC Hamburg Port Consulting wurde 1976 gegründet und zählt zu den weltweit renommiertesten Unternehmen im Bereich der Hafen- und Transportberatung. Kunden sind private Firmen, institutionelle Auftraggeber sowie Ministerien und Behörden. HPC bietet seine Leistungen unter anderem in den Bereichen Hafen-Management, Planung und Simulation, Finanzanalyse, Privatisierung, Engineering und IT-Lösungen an. HPC ist ein 100-prozentiges Tochterunternehmen der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA).



www.hamburgportconsulting.de



© HPC

Henning Kinkhorst

Geschäftsführer und Partner von Hamburg Port Consulting

CONRO-SCHIFFE DER SUPERLATIVE

Es sind nicht immer nur Vollcontainerschiffe, die Boxen nach Hamburg bringen. Auch Multipurpose-Frachter, Schwergut-Carrier und ConRo-Schiffe befördern häufig Container als Decksladung. Die „Atlantic Star“ ist so ein ConRo-Schiff, und zwar das weltweit größte seiner Art. Sie und ihre vier Schwesternschiffe der Reederei ACL, eine Tochter der Grimaldi-Gruppe, sind in der Transatlantik-Fahrt beschäftigt und laufen regelmäßig den Hamburger Hafen an. Sie messen 296 Meter in der Länge und können 3.800 TEU an

Deck laden. Unter Deck stehen 28.900 Quadratmeter für rollende Ladung zur Verfügung. Das entspricht einer Kapazität von mehr als 1.300 Fahrzeugen. Über die Heckrampe kann rollende Ladung mit einem Gewicht von 420 Tonnen auf das Schiff geladen werden. Im Hamburger Hafen werden die Schiffe am Mehrzweckterminal O'Swaldkai der Unikai Lagerei- und Speditionsgesellschaft abgefertigt. Um die ConRo-Schiffe der Superlative abfertigen zu können, wurden extra zwei Containerbrücken vom HHLA Container Terminal Tollerort zum neuen Einsatzort am O'Swaldkai verlagert.



© HHLA



Logistik im Wandel.

Vom kaiserlichen Postdienst zum vollintegrierten Supply-Chain-Logistiker.

**Friedrich A. Kruse jun.
Internationale Spedition e.K.**



F.A. Kruse jun.
Internationale Spedition e.K.
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de



© HHM/Dietmar Hasenbusch

Technisch machbar, aber auch sinnvoll?

Ist die Schmerzgrenze erreicht, oder geht das Größenwachstum von Containerschiffen weiter? Werden aus Mega-Carriern bald Giga-Carrier? Wann ist Schluss mit dem Gigantismus? Dazu gibt es ganz unterschiedliche Meinungen, und zwar von durchaus renommierten Institutionen. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) sieht in einer Studie die Grenzen bereits als erreicht. Der Grund: Noch größere Containerschiffe brächten keine nennenswerten Kostenvorteile mehr und würden gleichzeitig die Häfen vor immer neue Probleme bei der Schiffsabfertigung stellen. Das weltweit tätige Beratungshaus McKinsey rechnet im Gegensatz dazu innerhalb der kommenden Jahrzehnte mit dem Einsatz von 50.000-TEU-Containerschiffen. Das Port of Hamburg Magazine hat in der Branche bei denjenigen nachgefragt, die tagtäglich mit der Containerschifffahrt zu tun haben, und um ihre Meinung gebeten.

Jens Meier

Geschäftsführer der Hamburg Port Authority

„Großcontainerschiffe mit einer Kapazität von mehr als 16.000 TEU steuern mittlerweile mehrmals wöchentlich die Terminals im Hamburger Hafen an. Das zeigt: Hamburg ist mittendrin und beherrscht das Handling. Doch Wettbewerbsfähigkeit und Fortschritt am Größenwachstum der Containerschiffe festzumachen, halte ich für den falschen Weg. Ich teile die Ansicht, dass das Größenwachstum der Containerschiffe ein Ende finden muss. Die Branche sollte sich an die Fehlentwicklungen im Tankergeschäft erinnern. Optimierte Prozesse an den Kaikanten bieten für die Zukunft ein viel höheres Wachstums- und Verbesserungspotenzial als immer mehr Gigantismus auf dem Wasser. Wenn es uns mit allen Beteiligten der maritimen Lieferkette gelingt, den globalen Warentransport von Tür zu Tür weiter zu beschleunigen, dann stellen wir gemeinsam die richtigen Weichen für die Zukunft. Den Rahmen dafür bieten uns die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung.“



© HPA

Rolf Habben Jansen

Chief Executive Officer (CEO), Hapag-Lloyd AG

„Mit größeren Schiffen ist es möglich, die Kosten pro transportiertem Container für Linienreedereien deutlich zu senken. Die Mega-Schiffe der neuesten Generation, die jetzt schon im Einsatz sind, bieten daher einen spürbaren Wettbewerbsvorteil gegenüber Schiffen, die zum Beispiel 8.000 TEU tragen können – und vor gut einem Jahrzehnt noch die größten Schiffe der Welt waren. Allerdings dürfte dieser Skaleneffekt bei noch größeren Schiffen wieder abnehmen. Zudem stellen immer größere Schiffe die Häfen vor logistische Probleme. Sie sind längst nicht für alle Fahrtgebiete geeignet. Hapag-Lloyd wird in den nächsten Jahren nicht in Neubauten investieren, also auch nicht in noch größere Schiffe. Wir haben durch den Zusammenschluss mit UASC im vorigen Jahr sehr große und effiziente Einheiten in unsere Flotte bekommen. Damit verfügen wir über die jüngste und im Durchschnitt größte Flotte in der Industrie – und damit einen sehr wettbewerbsfähigen Mix an modernen Schiffen für unser Netzwerk.“



© Hapag-Lloyd

Jens Hansen

COO, Vorstand Container Betrieb und Technik, Informationssysteme, Hamburger Hafen und Logistik AG

„Ich denke nicht, dass Schiffe mit einer Kapazität von 50.000 TEU in absehbarer Zeit gebaut werden. Dennoch halte ich den Impuls für wichtig, sich im Rahmen der stetig wachsenden Schiffsgrößen nicht im Detail zu verlieren. Es wäre fahrlässig, sich nicht über das weitere Schiffsgrößenwachstum Gedanken zu machen. In den Auftragsbüchern der Werften finden sich derzeit Schiffsbauten mit einer Breite von etwa 62 Metern. Ich kann mir vorstellen, dass Schiffslängen noch auf 430 Meter anwachsen werden. Ein zunehmender Anstieg von Breite und Höhe vergrößert neben den technischen Herausforderungen auch die Anforderungen an die Be- und Entladung. So werden Skaleneffekte durch ansteigende Wege im Be- und Entladezyklus vermindert.“



© HHLA/Nele Martensen

Søren Toft

Chief Operating Officer, Maersk Line

„In der Containerschiffahrt ist Rentabilität in hohem Maße abhängig von der Fähigkeit der Branche, die Kosten zu senken und die Effizienz zu steigern. So ergeben sich klare Vorteile aus der Konzentration der Ladung auf einigen größeren Schiffen, anstatt viele kleinere Schiffe einzusetzen. Die Entwicklungen in den letzten Jahren, günstige Zeitcharter und niedrige Treibstoffkosten haben allerdings die Argumente für Megaboxer etwas geschwächt. Unseres Erachtens würde eine weitere Vergrößerung der Schiffsdimensionen erhebliche Investitionen in der gesamten Lieferkette erfordern, die nicht sinnvoll durch Rückgänge der Gesamtkosten ausgeglichen werden könnten. Auch die Flexibilität der Transportunternehmen bei der Anpassung an sich verändernde Handelsströme würde verringert. Das Potenzial der gegenwärtigen Ultra Large Container Vessels (ULCVs) ist noch nicht vollständig ausgeschöpft – nicht zuletzt in Bezug auf Verbesserungen im Bereich der Produktivität der Terminals bei der Abfertigung von ULCVs. Bei Maersk Line konzentrieren wir uns derzeit auf neue Ansätze, um die Effizienz des Hafenbetriebs in Zusammenarbeit mit Häfen und Terminals zu steigern.“



© A.P. Møller - Mærsk AS

Jan Tiedemann

Senior Analyst Liner Shipping and Ports, Alphaliner/BRS Hamburg

„Seit rund zwanzig Jahren verfolgt Alphaliner sehr detailliert die Entwicklung der globalen Containerflotte. Trotz Weltwirtschaftskrise hat sich die Gesamtkapazität dieser Flotte in den letzten zehn Jahren ungefähr verdoppelt – zuletzt auf mehr als 21 Millionen TEU. An der Gesamtzahl der Containerschiffe, derzeit rund 5.200 Einheiten, hat sich in diesem Zeitraum jedoch relativ wenig verändert und der Großteil des Wachstums ergab sich durch die stetig steigende Größe der Schiffsneubauten. Waren vor zehn Jahren noch Schiffe von 8.000 TEU der Standard auf den Haupttrouten, so sind es heute Schiffe von bis zu 21.000 TEU und Einheiten von über 23.000 TEU befinden sich derzeit im Bau. Aktuell geht Alphaliner davon aus, dass diese neue Größenklasse langfristig die Obergrenze der Entwicklung bleibt. Zwar ist nicht auszuschließen, dass weitere Optimierung Schiffe bis zu 25.000 TEU hervorbringt, doch einen nächsten Größensprung auf 30.000 TEU oder sogar mehr halten wir für unwahrscheinlich. Zwar wären solche Schiffe technisch machbar, sie bringen jedoch weder Reedern noch Häfen nennenswerte zusätzliche Skaleneffekte und Einsparungen. Dafür bergen solche Riesen erhebliche finanzielle und operative Risiken. Das Marktwachstum findet also eher über eine weiter steigende Anzahl sehr großer Schiffe statt, als über noch größere Einheiten.“



© HHM/Markus Grabsch

Jan Holst

Country Head Deutschland, ONE Ocean Network Express, der Fusion von „K“ Line, MOL und NYK

„Ich bin durchaus skeptisch, was die Entwicklung hin zu immer größeren Containerschiffen betrifft. Wir als ONE werden zwar auch einige wenige 20.000-TEU-Frachter in unserer Flotte haben, aber durch unsere Linienstruktur mit vielen innerasiatischen Verbindungen können wir Megafrachter nicht in dem Maße einsetzen, weil die Häfen nicht die nötige Kapazität dafür aufweisen. Außerdem darf man den Anschluss zur Kundenentwicklung nicht verpassen. Wir alle bestellen kostenorientiert. Das heißt: ausgewählter, aber dafür regelmäßig. Somit ist es wichtig, gerade auf der Route Asien-Europa, wo der Konsumgüterbereich dominiert, eine konstante Verbindung zwischen den beiden Kontinenten zu gewährleisten. Die zyklische Nutzung von 14.000-TEU+-Containerschiffen ist für uns daher zeitgemäß. Das ist die Philosophie von Ocean Network Express.“



© ONE Ocean Network Express

Ralf Nagel

Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied, Verband Deutscher Reeder

„Wird der Trend zu immer größeren Containerschiffen weitergehen? Der Blick in die Vergangenheit zeigt: Die Realität hat immer wieder die Prognosen zur maximalen Größe von Containerschiffen übertroffen. Technisch haben wir auch heute noch keine absolute Grenze erreicht. Aufgrund der Skaleneffekte machen größere Schiffe grundsätzlich aus betriebswirtschaftlicher Sicht Sinn. Containerschiffe mit 30, 40 oder gar 50.000 Stellplätzen dürften allerdings nur in sehr ausgewählten Fahrtgebieten zum Einsatz kommen. Denn die Skaleneffekte greifen natürlich nur, wenn größere Schiffe ausreichend mit Waren beladen sind. Jede Reederei entscheidet nach ihrem Geschäftsmodell und Marktsegment, welche Schiffsgrößen für sie am meisten Sinn machen. Wer mit Containerschiffen im Liniendienst auf den Haupthandelsrouten fährt, plant anders als ein Unternehmen, das Schiffe auch in der Karibik oder im Afrikaverkehr einsetzt. Auf vielen Routen werden daher in Zukunft auch weiterhin kleinere Schiffe unterwegs sein.“



© VDR/Frank Krems

Norman Zurke

Geschäftsführer, Unternehmensverband Hafen Hamburg

„Auf absehbare Zeit wird sich der Hafen Hamburg auf Schiffsgrößen mit einer Kapazität von etwa 22.000 TEU einstellen müssen. Noch größere Schiffe sind technisch sicherlich realisierbar, jedoch setzen betriebswirtschaftliche und nautische Aspekte einer weiteren Schiffsgrößenentwicklung enge Grenzen. Bei den jetzt in Fahrt befindlichen Schiffen sind die Einsparungspotenziale bei den Transportkosten bereits weitgehend ausgeschöpft. Weitere Kostenvorteile durch noch größere Schiffe sind zwar im geringen Maße noch möglich, allerdings setzt dies eine Auslastung der Schiffe voraus. Da nur noch wenige Häfen Schiffe mit mehr als 22.000 TEU abfertigen können, ist auch ein flexibler Einsatz dieser Mega-Carrier nicht mehr möglich. Deshalb gehen wir davon aus, dass es keinen weiteren großen Quantensprung bei der Schiffsgrößenentwicklung geben wird. Die Unternehmen im Hafen Hamburg sind zurzeit dabei, ihre Umschlaganlagen sukzessive anzupassen, um Schiffe mit einer Ladekapazität von mehr als 20.000 TEU abfertigen zu können. Wenn nun noch mit der Umsetzung der Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe begonnen werden kann, wird der Hafen Hamburg für die Zukunft gut aufgestellt sein.“



© UVHH

Olaf Fölsch

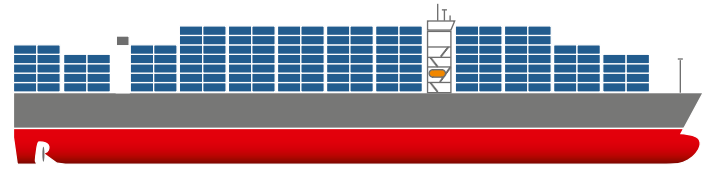
CEO, Junge & Co.

Versicherungsmakler GmbH

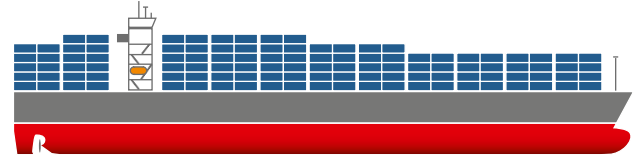
Der Versicherungsaspekt spielt bei der Schiffsgrößenentwicklung nur eine untergeordnete Rolle. Werden die Schiffe noch größer, dann wird sich die Versicherungswirtschaft den neuen Anforderungen anpassen. Daran werden noch größere Carrier also nicht scheitern. Aber: Nicht alles was machbar ist, ist betriebswirtschaftlich auch sinnvoll. Die maritime Infrastruktur kann einfach nicht in gleichem Tempo mitwachsen. Ich denke da nur an den Panamakanal. Gerade erst wurde er für mehrere Milliarden US-Dollar ausgebaut, aber für die größten Containerschiffe ist er schon wieder zu klein. Natürliche Grenzen bildet zum Beispiel auch die Straße von Malakka, die an einigen Stellen nur eine Wassertiefe von 25 Metern aufweist. Deshalb glaube ich nicht, dass es in naher Zukunft Containerschiffe mit mehr als 25.000 TEU geben wird. Diese großen Schiffe müssen ja auch ausgelastet werden, damit sie betriebswirtschaftlich Sinn machen. Es nützt nichts, wenn man am Ende nur noch wenige Häfen in China und vielleicht noch weniger in Europa hat, die einigermaßen voll abgeladen angelaufen werden können. Man würde damit enormes Kapital binden, das nicht flexibel eingesetzt werden kann. Das wäre ein sehr großes, schwer kalkulierbares Risiko.



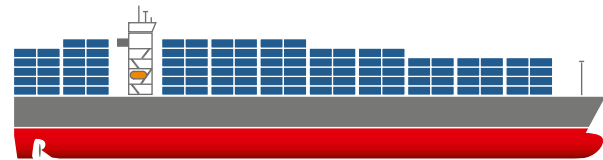
Größenentwicklung in der Containerschifffahrt



Über 20.000 TEU **Baujahr ab 2016/17** Länge: 400 m, Breite 59 m, Tiefgang 16 m



Über 10.000 TEU **Baujahr ab 2006** Länge: 350 m, Breite 46 m, Tiefgang 15 m



Über 8.000 TEU **Baujahr ab 1997** Länge: 316 m, Breite 43 m, Tiefgang 14,5 m

Innovative
Solutions for
Logistics
Provider

CargoSoft
e-logistic solutions

it-systeme

e-logistic

software

software as a service

services

CargoSoft GmbH, Buschhöhe 10, 28357 Bremen / Germany
Tel. +49 421 98500-0, sales@cargosoft.de www.cargosoft.de

Fuhre 4.0 sorgt für zuverlässige Lkw-Abfertigung

Ohne Slot keine Abfertigung am Terminal: Ein neues Verfahren verändert den Containertransport im Hamburger Hafen. Wie kommen Trucker und Terminalmitarbeiter mit der neuen Software zurecht? Eine Zwischenbilanz.

Bereits zum 15. Mal fährt Samir Dedic heute über die Hamburger Köhlbrandbrücke. Der 32-Jährige ist Trucker bei einem Fuhrunternehmen. Sein Job: die Gestaltung von Containern. Mehrmals pro Schicht braust der gebürtige Bosnier mit seinem Sattelschlepper an die großen Containerterminals im Hamburger Hafen. Auf jeder Tour nimmt er einen Container auf, fährt ihn zum Kunden und wartet, bis die große Stahlbox entladen wird. „Danach geht es wieder zurück zum Terminal“, so Dedic. Treuer Begleiter ist dabei sein Smartphone.

Neuestes IT-Projekt im Hamburger Hafen ist das Slotbuchungsverfahren

Geschäftig brummt es während der Fahrt auf dem Beifahrersitz vor sich hin. Doch es sind keine privaten Nachrichten, die ihn erreichen, es sind job-relevante Informationen, die ihm per App zugespielt werden. Zu welchem Lager muss der Container, wann kann ich die nächste

Box abholen, wann wird mir die nächste bereitgestellt? Das alles wird im Hamburger Hafen mittlerweile digital gelöst. Neuestes IT-Projekt ist dort das Slotbuchungsverfahren (SBV).

MEHR PLANBARKEIT

Dass Trucker wie Dedic möglichst viele Touren abwickeln können, darum kümmert sich „Fuhre 4.0“, ein Projekt der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), das bereits 2011 aufgesetzt wurde, um den Containerumschlag im Hafen effizienter und schneller zu machen. So ist seit November 2016 die Voranmeldung eines Containertransports auf allen Containerterminals in Hamburg Pflicht. Seit November 2017 werden nur noch Lkw abgefertigt, die einen gültigen Slot zugewiesen bekommen haben. Beim SBV vereinbaren Trucker und Terminal im Vorfeld ein Zeitfenster, in dem der



FRÜHER WURDE DER LKW ABGEFERTIGT, DER ZUERST AM GATE WAR. NUN WERDEN DIE SLOTS VON DEN DISPONENTEN VERGEBEN

Transportspitzen durch Großschiffsanläufe im Hafen Hamburg

EXEMPLARISCHE SPITZENLASTEN AM BEISPIEL EINES 20.000-TEU-SCHIFFES



Dies sind theoretische Werte. In der Realität liegt die Anzahl der Verkehrsträger deutlich höher.





**EIN SLOT UMFASST EINE VOLLE STUNDE.
VOR UND NACH DIESER STUNDE
KOMMEN JEWEILS 30 MINUTEN TOLERANZ
DAZU, ZWISCHEN 19 UHR ABENDS UND
6 UHR MORGENS SOGAR 90 MINUTEN**

© HHM/Dietmar Hasenpusch

Container angeliefert und abgeholt wird. „Früher lief es nach dem Motto: Wer vorne steht, wird als Erster abgefertigt“, sagt Marijo Pavlovic, Leiter Operations beim Transport- und Fuhrunternehmen Container-Transport-Dienst (CTD). „Nun werden die Slots vom Disponenten in unserer Zentrale im Reiherdamm festgelegt.“

WENIGER STAU

Die Voraussetzung für das SBV ist dabei die Datenschnittstelle TR02 zwischen Terminal und Trucker. Hier können der Fahrer über eine App oder sein Disponent über verschiedene Softwarelösungen die geplante Tour anmelden. Sie liefern im Vorfeld alle notwendigen Daten, und das Terminal prüft, ob Informationen fehlen und eine Abfertigung anhand der übermittelten Datenlage überhaupt möglich ist. Im Anschluss bekommt der Trucker per EDI (Electronic Data Interchange) eine zuverlässige Rückmeldung auf sein Handy: Sind Containernummer, Buchungsnummer und Freistellung korrekt, erhält er grünes Licht und eine sechsstellige Tourenplannummer – und den Slot, in dem er seinen Container bringen beziehungsweise abholen kann.

Durch die vorgemeldeten Daten ist der Prozess einfacher und effizienter geworden. „Früher war es gar nicht klar, mit welchen Daten der Trucker überhaupt zu uns kommt“, sagt Jill Bödicker, Leiterin des Containerbüros am Container Terminal Tollerort (CTT). „Alles musste manuell aufgenommen werden. Das hat oft Wartezeiten mit sich gebracht“, berichtet die Logistikexpertin.

Ein Plus an Planbarkeit kommt nun durch das SBV dazu. So lassen sich beispielsweise die Transportspitzen bei Großschiffanläufen mit bis zu 14.500 Bewegungen (Container, die gelöscht oder geladen werden) besser über den Tag verteilen. „Das ist ein enormer Fortschritt gegenüber dem bisherigen Prozedere“, sagt Pavlovic. „Wir können jetzt kurzfristig und auf Basis der aktuellen Situation entscheiden, für welche Tour der Fahrer eingesetzt werden kann und ihm das via Push-Message mitteilen“, so Pavlovic.

Grundsätzlich gilt: Ein Slot umfasst eine volle Stunde, etwa von 10 bis 11 Uhr. Jedoch kommen vor und nach dieser Stunde jeweils 30 Minuten Toleranz dazu, zwischen 19 Uhr abends und 6 Uhr morgens sogar 90 Minuten. Das macht also zwei, später vier Stunden. Kann der Trucker den Slot nicht einhalten, bekommt er automatisch einen neuen Auftrag zugewiesen. Die fixen Zeitfenster können bis zu drei Tage im Voraus und sollten mindestens vier Stunden vor Ankunft gebucht werden. Auch das Tauschen und Zubuchen sowie Stornieren und Umbuchen von Slots ist möglich.

SCHNELLERE ABFERTIGUNG

Seit einigen Wochen ist das SBV nun an allen drei HHLA-Containerterminals sowie am Eurogate-Terminal aktiv – und die erste Zwischenbilanz fällt positiv aus. „Alle Beteiligten hatten sich gut vorbereitet. Auf der anderen Seite befinden wir uns alle gemeinsam noch in einer Lernphase, in der sich das neue System einschwingt“, sagt Bernd Mau, Programm-Manager bei der HHLA-Beratungstochter HPC. „Wir haben zahlreiche kon-

strukturelle Rückmeldungen erhalten, die wir prüfen, um die Slotbuchung operativ weiter zu verbessern. Ein Schwerpunkt für den Umgang mit dem System liegt darin, die Zuverlässigkeit in der Slotnutzung zu erhöhen“, so Mau.

Denn bislang wurden offenbar mehr Slots gebucht als benötigt. Das führt dazu, dass Abfertigungskapazitäten blockiert und damit nicht von anderen Fahrern genutzt werden können. Hier gibt es also noch Verbesserungsbedarf. Mau wünscht sich daher eine möglichst frühzeitige und zuverlässige Buchung durch die Trucker. Berücksichtigen sie den Verhaltenskodex (siehe Kasten), nützt das allen Beteiligten.

Dabei sind die Fahrer nicht auf sich allein gestellt: „Wir beobachten kontinuierlich das System, sprechen gezielt mit einzelnen Teilnehmern und werden bei Bedarf geeignete Maßnahmen ergreifen, um die korrekte Nutzung sicherzustellen“, sagt Ingo Witte, Geschäftsführer des Container Terminal Altenwerder (CTA) und für die Einführung der Slotbuchung bei der HHLA verantwortlich.

Dank TR02 und SBV können die Trucker Fehltoeren vermeiden und die Terminalbetreiber besser planen. Ähnliche Systeme zur koordinierten Abfertigung kommen auch in anderen großen Containerhäfen wie Ant-

DER „BUCHUNGSKNIGGE“

Gewissenhaft: Nur Containermengen buchen, die für den betreffenden Tag auch tatsächlich benötigt werden.

Pflichtbewusst: Vorausbuchungen erst mit Ablauf des Zeitfensters wiederholt umbuchen, also in das nächste freie Zeitfenster schieben.

Planungssicher: Erst buchen, wenn der Transport final eingeplant ist.

Pünktlich: Mindestens vier Stunden im Voraus buchen.

Zuverlässig: Alle gebuchten Slots nutzen – Umbuchungen und Stornos vermeiden. Wenn es nicht anders geht: Frühzeitig stornieren/umbuchen.

werpen und New York zum Einsatz. Durch solche digitalen Lösungen wird der komplexe logistische Ablauf im Hafen vereinfacht. Das bestätigt auch Fahrer Samir Dedic: „Die App läuft immer im Hintergrund und meldet mir relevante Informationen. Früher musste ich für jede Tour Containernummer und Freistellungsnummer ausdrucken und vorlegen. Jetzt läuft alles papierlos übers Handy.“ Das spart Zeit – und Geld. Und davon profitieren am Ende beide Seiten: die Terminalbetreiber und die Trucker. ■



PORATH
customs customized

We make trade easy.

Local, international, digital.

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

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
ROTTERDAM
GDYNIA
GDANSK

DER CONTAINER IST EIN GARANT DAFÜR, DASS HAMBURG BIS HEUTE EINE SCHLÜSSELROLLE IM WELTHANDEL SPIELT.

50

50 JAHRE YEARS OF CONTAINERUMSCHLAG CONTAINER HANDLING IN HAMBURG

Hamburgs Hafen und der Container

© Andreas Valbrächt

Am 31. Mai 1968 macht die „American Lancer“ am Burchardkai der HHLA fest. Sie ist nicht das erste Frachtschiff in Hamburg, das Container an Bord hat – aber das erste reine Containerschiff, das den Hamburger Hafen erreicht. Zu Recht gilt deshalb dieser Tag als ein historisches Datum für den größten deutschen Seehafen. Denn der Container hat den Hamburger Hafen seither stärker geprägt und verändert als alle Technologien zuvor. Der Container war die Voraussetzung dafür, dass Hamburg ein zentraler Ort für den Welthandel des späten 20. Jahrhundert wurde – und dass der Hafen bis heute einer der wichtigsten Seehäfen der Welt ist.

Die Einführung standardisierter Schiffscontainer war für den Seetransport und für den gesamten Welthandel so einschneidend, wie es heutzutage das Aufkommen des 3D-Drucks für die industrielle Fertigung ist. Doch während die Vorteile einer dreidimensionalen, computergestützten Fertigung sofort einleuchten, stieß der Container in der Schifffahrt und in der Hafenvirtschaft anfangs auf massive Ablehnung, auch in Deutschland, auch in Hamburg. Der US-Spediteur Malcolm McLean hatte seit 1956 die ersten Containerschiffe in Fahrt gebracht. In den USA etablierte sich das System bis zur Mitte der 60er Jahre allmählich. In der stark traditionsgeprägten Schifffahrtsbranche und Hafenvirtschaft herrschte dennoch weiterhin Skepsis. Reeder wie auch Hafenbetreiber fürchteten riesige Fehlinvestitionen beim Umstieg von klassischen Stückgutfrachtern auf Containerschiffe. Die Hafendarbeiter und ihre Gewerkschaften glaubten, durch die neue Stahlkiste würden zigtausende Arbeitsplätze ersatzlos verschwinden. Vor allem sie organisierten viel Widerstand gegen den Container.

Zwei Persönlichkeiten trugen entscheidend dazu bei, dass das neue Transportsystem Ende der 60er Jahre

auch im Hamburger Hafen eingeführt wurde: Der damalige Wirtschaftssenator und spätere HHLA-Chef Helmut Kern (SPD) überzeugte den Senat davon, dass der Hafen für den Container ertüchtigt werden musste. Er ließ zunächst den Burchardkai zum Containerterminal umrüsten und half maßgeblich, bei internationalen Reedereien Linienverbindungen für Containertransporte über Hamburg zu akquirieren. Der Unternehmer Kurt Eckelmann wiederum trotzte der Stadt Hamburg in jahrelangen Verhandlungen die nötigen Flächen ab, um gegenüber dem Burchardkai im Waltershofer Hafen den Eurokai als zweiten großen Hamburger Containerterminal zu errichten. Eckelmanns Familie zählte mit ihrer Flotte von Ewern und mit Schiffsdienstleistungen zu den wichtigsten Unternehmern im Hamburger Hafen. Bei internationalen Konferenzen hatte Eckelmann, der McLean selbst kannte, zur Standardisierung der Containergrößen beigetragen. Mit dem Eurokai legte er den Grundstein für Eurogate, heutzutage einer der führenden Terminalbetreiber in Europa.

Hamburgs Einstieg in die Containerwirtschaft zahlte sich schnell aus. Anfang der 80er Jahre erreichte der Hafen die Marke von einer Million umgeschlagenen Containereinheiten (TEU). Die Zeit der Stückgutfrachter

ging endgültig zu Ende. Seit Mitte der 80er Jahre zeugt davon an den Landungsbrücken das Museumsschiff „Cap San Diego“. Im Jahr 1990 schlug der Hamburger Hafen erstmals rund zwei Millionen TEU um. Im Jahr 2008 waren es annähernd zehn Millionen TEU. Chinas Rückkehr in die Weltwirtschaft seit den 80er Jahren und der Fall des Eisernen Vorhangs 1989 machten Hamburg zum wichtigsten Seehafen für Zentraleuropa.

Mit modernster Technologie nutzten die Politik und die Hafenvirtschaft die Chancen, die der neue Welthandel der Hansestadt bot. 2002 ging das Containerterminal Altenwerder (CTA) der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in Betrieb, eine Anlage, die damals stärker automatisiert war als jedes andere Containerterminal weltweit. Zudem baute die HHLA den Tollerort zu einem vierten großen Hamburger Containerterminal aus. Die Hafensbahn und die IT-Systeme des Hafens wurden und werden fortlaufend modernisiert, die Anbindungen an das europäische Inland ausgebaut. Trotz aller Rationalisierung und Modernisierung des Umschlags stieg auch die Zahl der Arbeitsplätze dank neuer Berufsbilder immer weiter – über 150.000 Menschen aus der Metropolregion Hamburg arbeiten heutzutage im und mit dem Hafen.

Etwa zwei Drittel des gesamten Hamburger Hafenumschlags entfallen inzwischen auf den Container. Die Abhängigkeit des Hafens von der Stahlkiste ist groß – das zeigt die Entwicklung in den vergangenen zehn Jahren deutlich. Seither stagniert der Containerumschlag unter zehn Millionen TEU. Die Gründe dafür sind vielfältig: Die Ströme des Welthandels ändern sich aus wirtschaftlichen und aus politischen Gründen. Das beeinträchtigte in jüngerer Zeit vor allem den Handel mit China und mit Russland, den wichtigsten Partnerländern des Hamburger Hafens. An der Nord- und an der Ostsee entstanden in den vergangenen Jahren neue Terminals in Wilhelmshaven und in Gdansk (Danzig), aber auch neue Anlagen in Rotterdam oder Antwerpen. Die Folge sind Überkapazitäten und ein immer härterer Wettbewerb. Nirgends in Europa hatte die Hafenvirtschaft damit gerechnet, dass die Wachstumsraten im Containertransport nach den Nullerjahren zurückgehen würden. Ein Grund dafür ist auch, dass alles, was in Containern transportiert werden kann, mittlerweile auch darin zu finden ist. Der Prozess der „Containerisierung“ ist weitgehend abgeschlossen.

Containerterminals allerdings brauchen viel Platz. Die Erneuerung der Infrastruktur, die Jahre in Anspruch nimmt, erfordert politische Weitsicht und wirtschaftliches Geschick – und letztlich auch Glück. Im zentralen Hamburger Hafenbereich auf Steinwerder werden in den kommenden Jahren neue Terminals und vielleicht auch

Industrieanlagen errichtet werden. Im vergangenen Jahrzehnt war dort zunächst ein weiteres, fünftes Containerterminal vorgesehen. Bedingt durch die Welt-Finanzmarktkrise wurden diese Pläne nicht realisiert. Das verschafft Hamburg heutzutage Spielraum für neue Planungen, womöglich unter anderem dafür, Liniendienste auf europäischen Mittelstreckenverkehren in der Hansestadt zu etablieren.

Die Entwicklung der richtigen Infrastruktur ist auch deshalb so kritisch, weil die Größe von Containerschiffen in den vergangenen Jahren rapide gestiegen ist, auf inzwischen bis zu 400 Meter Länge, 60 Meter Breite und maximal 16,5 Meter Tiefgang. Obwohl die geplante, neunte Vertiefung und Verbreiterung der Elbfahrrinne noch nicht vollzogen werden konnte, schicken die Reedereien ihre

größten Containerschiffe die Elbe hinauf, die heutzutage mehr als 21.000 TEU Kapazität haben und die 20 Mal so viel laden können wie einst die „Cap San Diego“. Das zeigt die Attraktivität des Hafens in der internationalen Transportkette. Diese Schiffe laufen Hamburg zwar, aus der Logik der Liniendienste heraus, nie voll beladen an. Dennoch

muss für die immer größeren Containerschiffe aus nautischen Gründen die Elbe ein weiteres Mal stellenweise verbreitert und vertieft werden. Nach langer Zeit der Planungen und der gerichtlichen Auseinandersetzung können die Bauarbeiten vermutlich Ende 2018 beginnen. Die Elbvertiefung wird dazu beitragen, dass Hamburgs Hafen beim globalen Containertransport auch in den kommenden 50 Jahren erfolgreich bleibt. ■

Etwa zwei Drittel des Hamburger Hafenumschlags entfallen auf den Container.



DER AUTOR

Der Journalist und Sachbuchautor Olaf Preuß, Wirtschaftsreporter bei der WELT und der WELT AM SONNTAG in Hamburg, berichtet seit vielen Jahren über die maritime Wirtschaft. In seinem Buch „Eine Kiste erobert die Welt“ von 2007 beschreibt er die Geschichte des Schiffscontainers aus deutscher Sicht. Das Buch „Hafen Hamburg“ von 2016 ist ein kompaktes Porträt des größten deutschen Seehafens.

50 Jahre Wandel

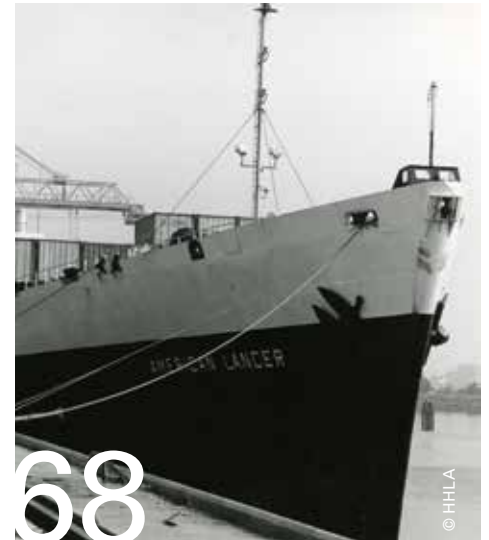
DIE WICHTIGSTEN STATIONEN DES CONTAINERHAFENS HAMBURG



1956
Der US-amerikanische Spediteur Malcom McLean erfindet den standardisierten Container als praktische Transportbox



1967
Auf Initiative von Wirtschaftssenator Helmuth Kern beschließt der Hamburger Senat, den Burchardkai zu einem Containerterminal auszubauen. Am Burchardkai wird die erste Containerbrücke des Hamburger Hafens aufgestellt, die anfangs Container noch von Multipurpose-Schiffen löscht



1968
Am 31. Mai 1968 läuft mit der „American Lancer“ das erste Vollcontainerschiff den Hamburg Hafen an. Nur wenige Wochen zuvor, am 5. Februar, wurde der erste Containerzug am Burchardkai abgefertigt



1966
Am Hamburger Burchardkai werden die ersten Container gelöscht, damals noch mit herkömmlichen Kränen. Container sind nur zusätzliche Deckladung und werden damals wenig beachtet



1969
Das Eurokai Container Terminal, heute Eurogate, nimmt am Walterhofer Hafen den Betrieb auf



1970
Angesichts der Herausforderungen des beginnenden Containerzeitalters fusionieren die beiden traditionsreichen Reedereien Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) in Hamburg und Norddeutscher Lloyd (NDL) in Bremen. Die neue Hapag-Lloyd AG (HLA) hat ihre Zentrale in Hamburg



© HHLA/Speichersstadtmuseum/Friedrich Zitte

71



© Staatsarchiv Hamburg

74



© HHLA/Speichersstadtmuseum

82

1971

Am Burchardkai wird der erste Portalhubwagen zum Transport und Stapeln von Containern, dem Vorläufer der heutigen Van Carrier, in Betrieb genommen

1974

Die Köhlbrandbrücke und der Neue Elbtunnel werden fertiggestellt und verbessern deutlich die Erreichbarkeit der Hamburger Containerterminals

1982

Eröffnung eines Container Terminals der HHLA am O'Swaldkai, dieser ist heute Mehrzweckterminal für RoRo-Ladung und Fruchtlogistik

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1972

Die ersten Vollcontainerschiffe im wöchentlichen Dienst von und nach Asien werden am Burchardkai abgefertigt

1977

Eröffnung des Containerterminals Tollerort, das heute zur Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) gehört

1984

Mit 1,073 Mio. TEU wird erstmals die Million-Marke im Hamburger Containerumschlag geknackt

72



© HHLA/Speichersstadtmuseum/Friedrich Zitte



© HHM

84



© HHM



90

© HHLA/Dietmar Hasenpusch



© Eurogate

1990

Durch die Wiedervereinigung erhält Hamburg sein natürliches Hinterland zurück und verzeichnet in den Folgejahren einen explosionsartigen Umschlaganstieg

1999

Am 14. Dezember wird die bisher letzte Fahrrinnenanpassung der Elbe abgeschlossen. Im selben Jahr führt der Zusammenschluss der Containeraktivitäten von Eurokai und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft zur Gründung von Eurogate

1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003



1996

HHLA erwirbt Container Terminal Tollerort

2002

Das automatische Containerterminal Altenwerder wird eröffnet. Im selben Jahr werden in Hamburg erstmals über 5 Mio. TEU umgeschlagen



© HHLA/Speicherstadtmuseum/Manfred Stempels



© HHLA



13

© HHM/Dietmar Hasenpusch



17

© HHM/Dietmar Hasenpusch

2013

Die ersten Tandem-Containerbrücken erreichen Hamburg, mit denen die größten Containerschiffe der Welt be- und entladen werden können

2017

Mit der MOL Triumph läuft erstmals ein Containerschiff mit mehr als 20.000 TEU Ladekapazität in Hamburg ein

2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020



2004

Die HHLA beginnt mit dem Ausbau des Burchardkais auf eine Kapazität von 5,2 Mio. TEU

2014

In Hamburg wird die Nautische Terminal Koordination (NTK) zur Optimierung von Großschiffsanläufen eingerichtet

2018

Über 186 Mio. Standardcontainer (TEU) wurden seit 1968 über Hamburg umgeschlagen



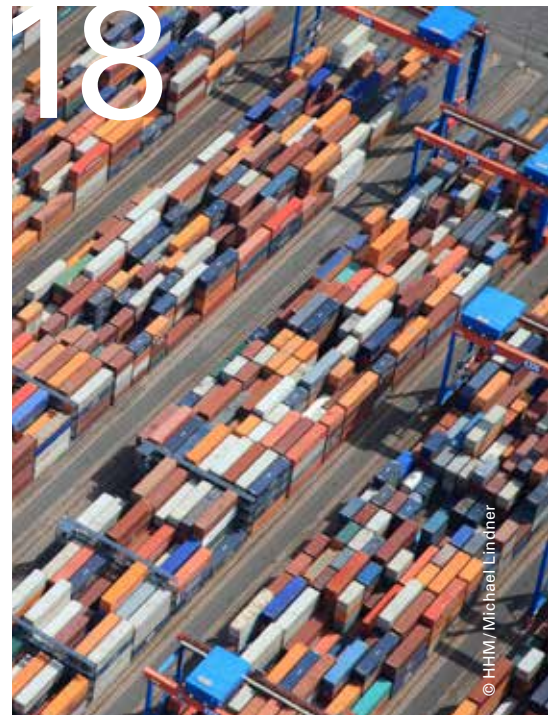
04

© HHLA



14

© HHLA



18

© HHM/Michael Lindner

Die Krux mit der Leercontainerlogistik

Etwa 25 Milliarden Euro kostet die Containerschifffahrt jedes Jahr die Disposition und das Handling von Leercontainern. In einem von hartem Wettbewerb gekennzeichneten Markt ein interessantes Feld zur Erschließung von Kosteneinsparungen. Welche Möglichkeiten haben die Akteure, ihr Leercontainermanagement effizienter und betriebswirtschaftlicher zu gestalten?

Schätzungen zufolge werden rund 20 Prozent der auf dem Seeweg beförderten Boxen ohne Inhalt transportiert, auf dem Landweg liegt die Quote sogar noch deutlich höher. Einer Untersuchung des Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML in Hamburg zufolge gibt es jährlich weltweit 35 Millionen Leercontainerbewegungen. Diese entstehen vornehmlich durch unpaarige Verkehre. So exportiert China deutlich mehr als es importiert und ist somit auf einen stetigen Nachschub an Containerequipment angewiesen.

In der CML-Untersuchung heißt es: Knapp 2,7 Millionen Transporte von Leercontainern könnten vermieden werden. Aber wie? Mittels Online-Plattformen, auf denen Containerreedereien, Containerleasinggesellschaften, die Betreiber von Leercontainerdepots, Händler und Spediteure das Angebot und die Nachfrage nach leeren Containern einstellen können, so Fraunhofer CML.


xChance ist eine solche Plattform. Sie wurde 2015 durch das Beratungsunternehmen BCG Boston Consulting Group an den Start gebracht und agiert mittlerweile unabhängig als eigenständiges Unternehmen von Hamburg aus. Über xChange können Teilnehmer Informationen über Angebot und Nachfrage austauschen, miteinander in Kontakt treten und letztendlich freies Containerequipment an Interessenten vermitteln, um so unnötige Leercontainertransporte zu vermeiden. Das spart Geld und reduziert die Umweltbelastungen.

„Seitdem wir mit xChange online gegangen sind, haben sich die Teilnehmerzahlen und Transaktionen über unsere Plattform enorm gesteigert“, berichtet Christian Roeloffs, Managing Director von xChange. „Anfangen haben wir mit vier oder fünf Carriern. Heute nutzen über 160 Kunden die Plattform, darunter auch NVOCC, Trader, Spediteure und Leasingunternehmen.“

xChange ist eigenen Angaben zufolge die einzige Plattform, die auf den globalen Austausch von Leerequipment setzt, also auch den Seetransport mit einschließt. Andere Anbieter wie Avantida, Matchback Systems oder Quick180 konzentrieren sich ausschließlich auf nationale oder kontinentale Regionen wie Europa oder die Vereinigten Staaten.

Monatlich werden tausende Transaktionen über xChange abgewickelt. Das Wachstum liegt aktuell bei 20 Prozent monatlich. Roeloffs: „Diese Steigerung generieren wir aus dem Kundenwachstum. Derzeit kommen jeden Monat zehn bis 15 Neukunden dazu.“

Einer dieser Kunden ist die iCON International Container Service GmbH in Hamburg.



• Untersuchungen zufolge gibt es jedes Jahr weltweit ca. 35 Millionen Leercontainerbewegungen, ein Teil davon könnte vermieden werden.

Das Unternehmen ist auf den Handel und das Leasing von Seecontainern spezialisiert und hat weltweit ca. 20.000 TEU im Umlauf. „Wir haben sehr positive Erfahrungen mit xChange gemacht“, bestätigt Geschäftsführer Achim Bunke. „Die Plattform bietet einen breiten Zugang zu Anbietern und Nachfragern. Natürlich haben wir uns auch schon vorher mit Partnern ausgetauscht. Über xChange kommen wir nun aber mit Unternehmen in Kontakt, die wir früher nie auf dem Zettel hatten, Spediteure in China beispielsweise.“

Bunke erzählt von einem Projekt, bei dem iCON 100 neue Container vom Werk in China nach Chicago zum Kunden bringen sollte. Über xChange wurde dann eine Reederei gefunden, die Ladungsvolumen nach Chicago hatte. „Das ist für alle Seiten eine Win-Win-Situation. Wir sparen uns den Leertransport und der Carrier eine kostspielige Disposition der Leercontainer in Chicago. Dieser ‚One-Way-Use‘ ist sehr hilfreich.“

Durch den großen Zuspruch wurde die Leercontainer-Tauschbörse technisch weiterentwickelt. Wurden anfangs nur Angebot und Nachfrage abgebildet, bietet das System nun die komplette Prozessunterstützung. Es gibt direkte Kommunikationsmöglichkeiten und ein Vertragsmanagement mit Rahmenverträgen. Zudem können Anwender ihr Equipment mit einer Track/Trace-Funktion nachverfolgen.

Roeloffs ist überzeugt, dass die Plattform noch viel Potenzial bietet. Vor allem die Containerreedereien sind seinen Angaben zufolge teilweise noch recht skeptisch. „Häufig hören wir das Argument, dass beim Verlager aber ein Container in Reedereifarben und mit dem eigenen Branding stehen sollte. Bei einem so austauschbaren Geschäft wie Transportleistungen ist das eines der wenigen Unterscheidungsmerkmale.“ Der xChange-Manager hat jedoch die Erfahrung gemacht, dass es Versendern oder auch Empfängern letztendlich egal ist, was für ein Logo auf dem Container steht.

Viel größer sind aber die Befürchtungen der Carrier, einen Wettbewerber zu stärken, indem ihm dringend benötigte Leercontainer zur Verfügung gestellt werden. Außerdem könnte der Austausch von Standortinformationen der Konkurrenz Rückschlüsse auf die eigene Kundenstruktur ermöglichen. „Dass man das beides nicht möchte, ist nachvollziehbar“, so Roeloffs. „Dem können wir jedoch entgegenwirken. Jeder Kunden kann von vornherein festlegen, mit wem er beispielsweise gar nicht kooperieren und Daten austauschen will.“ Es bleibt abzuwarten, ob der Preis- und Wettbewerbsdruck letztendlich doch dazu führt, offensichtliche Kosteneinsparungspotenziale aufzugreifen. ■

Weitere Informationen unter www.container-xchange.com



Your Partner in the Port of Hamburg

WALLMANN & CO

13

ha

Professionals at the waterfront
Handling and Warehousing

5,5

ha

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

640

m

13m

406t



Quay Operation and Warehousing

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG), Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg

Phone: +49(0)40-7 52 07-0

www.wallmann-hamburg.de

DER HAMBURGER HAFEN IST ÜBER DIE ELBE UND SEINE SEITENKANÄLE SEHR GUT AN DAS EUROPÄISCHE BINNENWASSERSTRASSENNETZ ANGESCHLOSSEN. REGELMÄSSIGE CONTAINERDIENSTE ZU SÄCHSISCHEN UND NIEDERSÄCHSISCHEN BINNENHÄFEN, INS RUHRGEBIET UND AUF DER UNTERELBE SOLLEN BALD DURCH EINEN SERVICE ZWISCHEN HAMBURG UND BERLIN ERGÄNZT WERDEN



© HHM/Dietmar Hasenpusch

Der Spediteur und das Binnenschiff

Bereits zweimal hat der Hamburger Spediteur Konrad Zippel versucht einen regelmäßigen Binnenschiffs-Containerdienst zwischen Berlin und Hamburg zu etablieren. Zweimal ist er gescheitert: der Kostendruck war zu hoch. Jetzt starten die beiden Geschäftsführer Axel Plaß und Axel Kröger einen dritten Versuch.

Port of Hamburg Magazine (PoHM): Man könnte den Eindruck gewinnen, dass Ihnen das Binnenschiff besonders am Herzen liegt. Was steckt hinter Ihrem Engagement in diesem Bereich?

Axel Plaß: Wir kommen auf der Straße und auf der Bahn zunehmend an unsere Kapazitätsgrenze. Das Binnenschiff ist für uns eine ideale Kapazitätserweiterung, die wir gut in unser bestehendes Angebot einbauen können. Auf der Strecke Berlin-Hamburg/Hamburg-Berlin könnten wir bis zu 60 TEU zusätzlich pro Woche transportieren. Daher haben wir das Binnenschiff nie aus dem Fokus verloren.

PoHM: Mit dem Versuch einen Binnenschiffs-Containerdienst auf die Beine zu stellen, sind Sie trotz allem schon zweimal gescheitert. Was waren die Gründe?

Plaß: Die operativen Abläufe haben durchaus gepasst. Gescheitert sind wir in beiden Fällen an den zusätz-

lichen Handling-Kosten, die im Hamburger Hafen anfielen.

PoHM: Hat sich die Kostensituation denn zwischenzeitlich verbessert? Und wie sieht es mit weiteren Herausforderungen aus?

Plaß: Wir sind mit den Hamburger Terminals im Dialog, um ein passendes Geschäftsmodell für den Binnenschiffs-Containerdienst zu etablieren. Voraussetzung für die erfolgreiche Aufnahme des Dienstes ist allerdings, dass sich das Binnenschiff als alternativer Laderaum für den Großteil unserer Kunden eignet und somit an jedem Terminal im Hamburger Hafen abgefertigt wird. Unsere Kundenstruktur ist sehr kleinteilig. Für nur zwei bis drei Kunden würde sich der Einsatz des Binnenschiffs nicht rechnen, da sich die Betriebskosten auf einem ähnlichen Niveau wie bei der Bahn bewegen. Bei der Abfertigung an den Terminals muss sich also ein gewisser Automa-

tismus einspielen. Über diesen Punkt verhandeln wir aktuell noch. Alle weiteren Voraussetzungen sind geschaffen. Wir haben bereits verbindliche Gespräche mit Partikulieren geführt und die Zusammenarbeit mit der BEHALA als abfertigendes Terminal in Berlin definiert. Wir sind zuversichtlich, dass im Sommer dieses Jahres das erste Binnenschiff seinen Dienst aufnehmen wird.

PoHM: An den Containerterminals im Hamburger Hafen gilt selbstverständlich „Groß“ vor „Klein“. Ist das für Sie nachteilig?

Plaß: Durch die Veränderung der Schiffsgrößen in den vergangenen Jahren hat sich auch die Situation an den Hamburger Containerterminals verändert. Während zu bestimmten Zeiten an der Kaikante Hochbetrieb herrscht, gibt es auch weniger stark frequentierte Tageszeiten oder Wochentage. In diesen Zeitfenstern ist es für das Terminal durchaus interessant ein Binnenschiff abzufertigen. Ohne Frage müssen wir uns an die örtlichen Gegebenheiten anpassen. Mit dem Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) haben die Binnenschiffsreeder aber einen kompetenten Partner an der Seite, der für eine verlässliche Rotationsplanung der Binnenschiffe an den Terminals sorgt und vernünftige Zeitfenster zur Abfertigung zuweist.

PoHM: Wie geht es in den nächsten Wochen und Monaten weiter?

Plaß: Wenn alle Hürden gemeistert sind, werden wir zunächst mit einem Binnenschiff und einem Rundlauf pro Woche beginnen. Ladung hätten wir sicherlich auch für zwei oder drei Schiffe. Jetzt geht es aber erst einmal darum, erneut Erfahrungen zu sammeln und zu prüfen, ob sich das neue Angebot auch rechnet. Momentan gehen wir davon aus, dass der Binnenschiffsdienst ohne zusätzlichen Stopp die Terminals in Berlin und Hamburg verbinden wird. Durch die drei Jahreszeiten auf der Elbe – Hochwasser, Niedrigwasser und Eisgang – planen wir nur quartalsweise, sodass wir die Möglichkeit haben, das Angebot auch kurzfristig anzupassen. ■



© Konrad Zippel

Axel Plaß

einer der beiden Geschäftsführer der Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG

IPKIS.de - Der 360° Blick auf Ihre Zollabwicklung.

Webinare zu ipkis.de unter ip-zoll.de/ipkis

Florian Ledebauer
Geschäftsführer

FULL-SERVICE AGENTUR RUND UM DEN ZOLL

Als Zollspedition übernimmt IP die neutrale und rechtskonforme Zollabwicklung, sowie Prozessberatung für KMU und Großunternehmen. Seit Gründung im Jahre 1990 bieten wir unseren nationalen und internationalen Kunden ein Angebot aus Outsourcing der Zollabwicklung, Zollconsulting, Schulungen, Zoll per EDI sowie Sicherheitsleistung und Verbürgung von Zöllen und Einfuhrumsatzsteuer. Unser Kundeninformationssystem ipkis.de bietet volle Transparenz der Zollprozesse.

www.ip-zollspedition.de Telefon +49 40 333 97 60



DE AEOF 100179

TROTZ DER ZUNEHMENDEN DIGITALISIERUNG HAT PAPIER EINE ZUKUNFT. VOR ALLEM VERSANDKARTONS UND TRAGETASCHEN AUS PAPIER SIND WACHSTUMSMÄRKTE



Papierlogistik in der Box

Hamburg ist weltweit einer der größten Umschlagplätze für Papierprodukte. Erst Anfang der 2000er-Jahre fand die anspruchsvolle Ladung in großem Umfang ihren Weg in den Container. Maßgeblich beeinflusst wurde diese Entwicklung von der in Hamburg ansässigen Spedition Fr. Meyer's Sohn, dem weltweit größten Papierlogistiker.

„Papier ist nicht geduldig, sondern extrem empfindlich“, heißt es beim internationalen Logistikunternehmen Fr. Meyer's Sohn, kurz FMS. „Daher ist der Transport von Papier im Container wirklich sinnvoll“, sagt Marcus Pyroth, CEO Zentraleuropa bei FMS. „Ein kleiner Riss oder Schnitt, wie sie schnell mal beim konventionellen Umschlag passieren können, sorgen dafür, dass eine tonnenschwere Papierrolle in der Druckerei nicht mehr zu verwenden ist.“

Doch die Boxen kamen erst relativ spät ins Spiel: Noch bis in die 2000er-Jahre wurden über die beiden hoch spezialisierten Cellpap-Terminals im Hamburger Hafen große Mengen Papier, überwiegend in Form von Rollen aus Skandinavien, umgeschlagen. „Wir waren damals der größte Kunde auf den Terminals“, erinnert sich Pyroth, der seit seiner Zeit als Auszubildender bei FMS arbeitet. „Transport und Handling der losen Rollen waren zu der Zeit einfach noch günstiger als im Container. Mit der Schließung der Umschlaganlagen mussten wir allerdings unsere Logistikketten neu organisieren.“

Dank der guten Ausstattung des Hamburger Hafens auch für konventionelle Ladung war ein Umzug auf andere Terminals problemlos machbar. „Seit dieser Zeit setzen wir jedoch fast nur noch auf den Container“, berichtet Markus Panhauser, COO bei FMS. „Und das bringt für alle Beteiligten Vorteile, denn jetzt können wir unseren Kunden maßgeschneiderte und komplette Logistikdienstleistungen anbieten, die weit über die klassischen Breakbulk-Ladungen hinausgehen, die wir natürlich immer noch anbieten. Sie reichen von LCL-Ladungen, also teilbeladenen Containern, bis hin zu vollen Containerladungen, den FCLs, wofür wir vorrangig intermodale Verkehre unter Einbeziehung von Bahn und Binnenschiff nutzen.“

FMS organisiert zudem beispielsweise Vor- und Nachläufe, übernimmt die Ladungskontrolle, die Stauberstattung, die Zollabfertigung und auf Wunsch auch die Lagerstandsverwaltung in der selbst entwickelten Kundenplattform „Cruise Control“. Dazu nennt Panhauser ein eindrucksvolles Beispiel: „Früher haben wir den Empfängern, also beispielsweise Druckereien, oft Breakbulk-Ladungen mit bis zu 5.000 Tonnen auf

den Hof gestellt, die diese natürlich erst einmal aufwendig und kostenintensiv einlagern mussten. Heute können wir diese Unternehmen bedarfsgerecht und just in time mit exakt abgestimmten Containerladungen versorgen.“

Ganz ausgestorben ist das Breakbulkgeschäft bei FMS jedoch nicht, denn die Transportketten erstrecken sich zum größten Teil von Skandinavien aus über die Nordrange-Häfen zu Zielen im europäischen Inland oder in Übersee. So werden viele Papierprodukte nicht-containerisiert in Short-Sea-Verkehren in Kiel oder Lübeck angelandet, dort in Container umgestaut und dann auf dem Landweg überwiegend nach Hamburg gebracht.

Der Hafenstandort an der Elbe, da sind sich Panhauser und Pyroth einig, ist für das Papierbusiness von FMS ein großer Vorteil: „Die Vielzahl der Liniendienste in der Containerschiffahrt sowie die großen intermodalen Möglichkeiten machen Hamburg für uns zu einer idealen Drehscheibe für den Weitertransport“, betonen beide und ergänzen: „Ein wenig Lokalpatriotismus gehört sicher auch dazu.“

Der Transport von Forstprodukten macht heute rund 75 Prozent des Geschäftsvolumens von FMS aus, davon entfällt wiederum der größte Teil auf das Papierspektrum. Hinzu kommen Zellstoffe, Holzprodukte wie Schnittholz oder Rundholz ebenso wie Altpapier. „Mit rund 15 Millionen Tonnen Forstprodukten im Jahr sind wir der weltweit größte Player in diesem Ge-



Marcus Pyroth

CEO Zentraleuropa bei Fr. Meyer's Sohn



Markus Panhauser

COO beim Papierspezialisten Fr. Meyer's Sohn in Hamburg

„Die Vielzahl der Liniendienste in der Containerschifffahrt sowie die großen intermodalen Möglichkeiten machen Hamburg für uns zu einer idealen Drehscheibe für den Weitertransport.“

schäft“, betont Marcus Pyroth und zählt weitere Daten und Fakten auf: 725 Mitarbeiter an über 50 Standorten in mehr als 20 Ländern erwirtschaften einen Umsatz von rund 750 Millionen Euro im Jahr. Damit zählt FMS europaweit zu den Top-Playern in der Logistikbranche.

Eine wichtige Basis für diesen Erfolg ist die jahrzehntelange Expertise der im September 1897

von Friedrich Hugo Ernst Meyer in der Hamburger Altstadt gegründeten Spedition. „Auch im Containerzeitalter spielt die Vermeidung von Schäden eine große Rolle“, weiß CEO Pyroth. Und so hat FMS mit dem Partnerunternehmen Intakt Transportberater aus Hamburg ein Ladesystem für Papierrollen in Containern entwickelt. „Viele der bisherigen Lösungen wiesen trotz aller Sorgfalt in der Anwendung immer noch ein hohes Beschädigungsrisiko nicht nur für die Waren, sondern auch für den Container auf“, so Pyroth. „Unser System ‚JuStIn‘ hält Papierrollen sicher am Platz, wenn diese diagonal in der Höhe versetzt gestaut werden müssen.“ Dafür werden wiederverwendbare Airbags und Spanngurte in einer speziellen Kombination verwendet, die die Belastungsgrenzen von Ware und Container exakt ausnutzt. „Gerade das oftmals schadensanfällige Entladen der Container beim Empfänger kann mit ‚JuStIn‘ deutlich entschärft werden“, freut sich Pyroth, denn die Airbags lassen sich innerhalb von Sekunden entleeren, das Ausladen kann anschließend



Das Schadenrisiko beim Containertransport von Papierrollen wurde mit dem patentierten JuStIn-System deutlich entschärft

sofort beginnen. Dieses nachhaltige System wurde von einem unabhängigen Prüfinstitut in umfangreichen Versuchen getestet und zertifiziert, ist einfach in der Handhabung und soll so eine hohe, gleichbleibende Transportsicherheit gewährleisten.

Doch hat in einer zunehmend digitalisierten Welt die Papierlogistik überhaupt noch eine Zukunft? „Ganz klar ja!“, sagt Panhauser. „Das Jahr 2017 war für die Papierindustrie äußerst erfolgreich, auch wenn sich die Schwerpunkte weiter verschoben haben.“ So sei der Papierbedarf für den klassischen Newsprint-Bereich, also für gedruckte Zeitungen und Zeitschriften, weiter gesunken. Der weiterhin starke Online-Versandmarkt habe das Gesamtvolumen aber durch die hohe Nachfrage nach Versandkartons weiter vergrößert. Ein weiterer, stark wachsender Markt seien Tragetaschen aus Papier, die aus ökologischen Gründen die Plastiktüte zunehmend vom Markt verdrängen. Panhausers eindeutiges Fazit: „Papier hat Zukunft!“ ■

Viele Papierprodukte werden immer noch als Breakbulk von Skandinavien in Short-Sea-Verkehren in Kiel oder Lübeck angelandet, dort in Container umgestaut und dann über Hamburg weiter verschifft





Versicherungsexperten für Transport seit 1987



Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherung

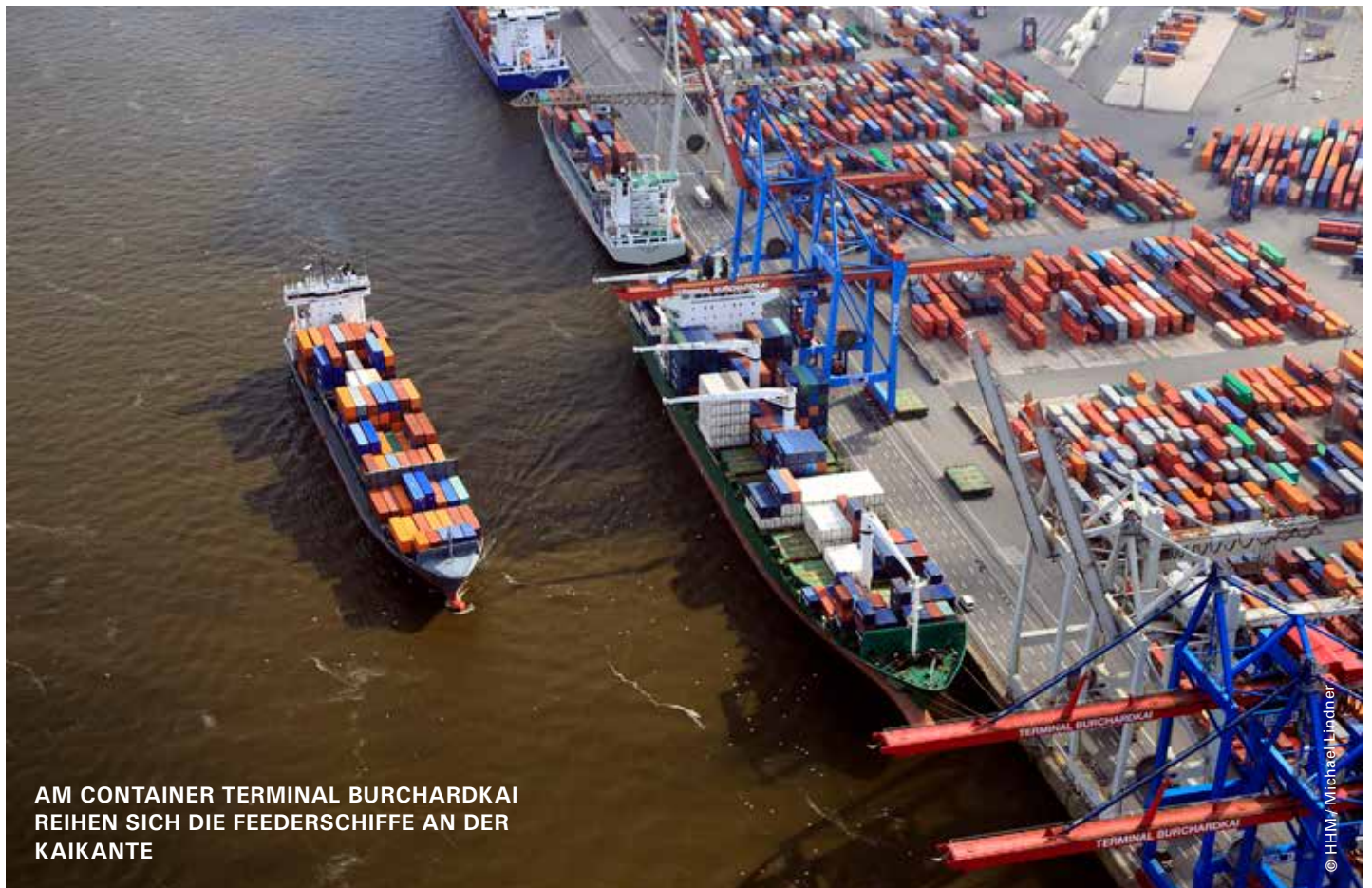
SPEDITIONS-ASSEKURANZ • Versicherungsmakler GmbH

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



AM CONTAINER TERMINAL BURCHARDKAI REIHEN SICH DIE FEEDERSCHIFFE AN DER KAIKANTE

Shortsea-Power

Mit der Fusion zweier Urgesteine der Branche, MacAndrews und OPDR, ist das Jahr 2018 gestartet. Bereits Ende November teilte die französische Reederei CMA CGM die Fusion beider auf den Shortsea-Verkehr im innereuropäischen Raum spezialisierten Tochterunternehmen mit. Seinen Hauptsitz wird das Unternehmen mit dem Namen MacAndrews in der schönen Hansestadt haben.

Überraschend kam der Zusammenschluss nicht. Die MacAndrews & Company Ltd. mit Sitz in London gehört seit 2002 zur CMA CGM Group, die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, kurz OPDR, wurde gut zehn Jahre später in 2015 übernommen. Bereits vor der Fusion bestand zwischen beiden Reedereien eine enge Partnerschaft mit gemeinschaftlich angebotenen Liniendiensten zwischen Nordeuropa und der Iberischen Halbinsel. Die Zusammenführung beider Unternehmen war somit der nächste sinnvolle Schritt für die CMA CGM Group – auch um ihr multimodales Portfolio in Europa weiter zu festigen und voranzutreiben. Mit geballter Erfahrung kann das neue Unternehmen ohne Frage trumpfen: MacAndrews ist die älteste noch bestehende Reederei der Welt. Sie wurde 1770 gegründet und bietet ihren Kunden seither verlässliche Transportdienste und verbindet dabei die Märkte Großbritannien, Iberische Halbinsel und Polen. Die Anfänge der OPDR gehen auf

das Jahr 1882 zurück. Das Unternehmen ist ebenfalls auf innereuropäische Shortsea-Verkehre und Logistikdienstleistungen spezialisiert gewesen und hat hauptsächlich die Märkte Zentral- und Nordeuropa, Spanien sowie Portugal und Marokko abgedeckt.

Knut Sander, geschäftsführender Gesellschafter der Robert Kukla GmbH, einer international tätigen Spedition in München, sieht die Fusion sehr positiv: „Zu MacAndrews und OPDR verbindet uns eine lange, geschäftliche Freundschaft. Mit dem Merger wurden nun Strukturen geschaffen, um am Markt noch erfolgreicher zu sein. Davon profitieren letztlich auch wir als Kunde.“ Der Unternehmer betrachtet die Fusion aber auch aus einem anderen Blickwinkel. Seit 2015 ist er Vorstandsvorsitzender des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centers (spc). Der Ausbau und die Förderung des

Shortsea-Verkehre als ausgezeichnete Alternative und Ergänzung zum Lkw und zur Bahn im inner-europäischen Transport

Shortsea-Verkehr ist ihm eine Herzensangelegenheit. „Wir kämpfen mit einer zunehmenden Laderaumverknappung sowohl beim Lkw als auch bei der Bahn. Der Fahrermangel und die Defizite in der Infrastruktur werden der Branche weiterhin Sorgen bereiten. Container und Schiffsraum sind jedoch fast immer verfügbar, Shortsea-Verkehre somit eine ausgezeichnete Alternative und Ergänzung.“

Noch vor 15 Jahren war der Shortsea-Bereich relativ unbekannt und galt in der Speditionswelt eher als Konkurrenz statt Partner. Dies ist heute anders – auch dank der unermüdlichen Arbeit des spc. Dies belegen auch die Zahlen des Bundesamts für Güterverkehr. Das Güterumschlagvolumen in den deutschen Seehäfen im Shortsea-Verkehr erreichte in 2016 rund 182,8 Mio. Tonnen. Im Vergleich zu 2015 bedeutet das ein Plus von rund 1,3 Prozent. „Der Shortsea-Verkehr hat in 2017 trotz des schwierigen Umfelds durch die globale Schifffahrtskrise, strukturellen Veränderungen und den unterschiedlichen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen weiter an Boden gewonnen“, so Sander. „Ich erwarte auch für 2018 eine stabile Mengenentwicklung.“

Die Gründe hierfür sind schnell gefunden. Verlader achten heute mehr und mehr auf CO2-neutrale Trans-

porte, um ihre Ökobilanz zu erfüllen. Weitere starke Argumente für den Transport auf dem Wasser sind die Verfügbarkeit von Laderaum, Geschwindigkeit und Preisstabilität. „Es gibt natürlich auch Schattenseiten“, räumt Sander ein. „Ein Problem ist die Streikanfälligkeit der Häfen, insbesondere in Südeuropa.“ Eine Herausforderung, mit der sich Reeder und Kunden in Hamburg glücklicherweise nicht auseinander setzen müssen.

Hamburg ist im Shortsea-Bereich gut aufgestellt und bietet wöchentlich zahlreiche Feeder- und Shortsea-Verbindungen nach Skandinavien, Polen, Finnland, Russland, in die baltischen Länder und nach Großbritannien, Irland und Island sowie in den Mittelmeerraum. Spannend bleibt die Frage, ob es im Hamburger Hafen zukünftig vielleicht ein Terminal geben wird, an dem alle Shortsea-Aktivitäten gebündelt werden. Den passenden Platz sowie ein Konzept gäbe es. Für den Ideen-Wettbewerb der Hamburg Port Authority (HPA) zur zukunftsorientierten Nutzung der Hafenumfläche Steinwerder-Süd hat das Hamburger Unternehmen C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG einen Entwurf für ein Shortsea-Terminal mit Kühllogistik-Lager eingereicht. Die Idee belegte immerhin den zweiten Platz. ■



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

Terminal operations in the port of Hamburg

- ▶ Multipurpose terminal operations
- ▶ Heavy lift capacities up to 280 t
- ▶ 100,000 m² covered warehouse space
- ▶ 40,000 m² additional area under construction
- ▶ Storage compliant with LME, ICE Futures U.S. and ICE Futures Europe
- ▶ International forwarding
- ▶ 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



Ein Stahlbehälter für alle Zwecke

Ob auf den staubigen Straßen Afrikas, in der malerischen Landschaft Chinas oder der bunten Welt des Hamburger Hafens – die weltbekannte Stahlbox ist aus unserem Stadt- und Landschaftsbild nicht mehr wegzudenken. Der Container erlebte in den letzten Jahrzehnten einen wahren Boom – nicht nur in der Transportbranche.

Der Erfolg des Containers ist bis heute ungebrochen. Seit seiner Erfindung im Jahr 1956 hat er den Welthandel revolutioniert und den Erfolg einer ganzen Branche dirigiert. Den ungebremsten Bedarf an Containern in der Transportbranche machte sich auch Achim Bunke zu Nutze. Gemeinsam mit seinem Kompagnon Zheng Gong gründete er 1998 die iCON International Container Service GmbH. Das Unternehmen ist auf den Handel und das Leasing von Seecontainern spezialisiert. Zu seinen Kunden zählen vor allem Handels- und Industrieunternehmen wie auch das Transportgewerbe. Schnell hat sich iCON mit der Entwicklung und dem Bau von Spezial-Containern ein zweites Standbein aufgebaut. „Gerade im Industriebereich werden Container für spezielle Anforderungen benötigt“, so Achim Bunke, geschäftsführender Gesellschafter des Hamburger Unternehmens, der in diesem Zusammenhang gern von einem Großprojekt erzählt: „Zwecks Sicherung der Stromversorgung auf Kuba haben wir damals rund 800 speziell modifizierte Container an einen namenhaften deutschen Anlagenbauer zugeliefert. Diese

wurden mit Dieselmotoren ausgerüstet“. Sein Beitrag zur „revolución energética“ ist noch heute auf der Rückseite einer 10 Peso-Banknote zu bestaunen. „Der Container wird schon längst nicht mehr nur für den klassischen Gütertransport genutzt. Wir begleiten viele spannende Projekte, in denen die Stahlbox beispielsweise als Schallschutzwand im Baugewerbe, als Transformatorhaus in Solarparks oder für Trinkwasseraufbereitungsanlagen in Katastrophengebieten eingesetzt wird.“

„Der überwiegende Teil der Container, die wir im Umlauf haben, wird aber nach wie vor für Transport- und Lagerzwecke verwendet“, ergänzt Wulf Aufgebauer, General Manager bei iCON. „Kunden schätzen uns als verlässlichen und serviceorientierten Partner. Zudem punkten wir mit einem großen Produktportfolio sowie der permanenten Verfügbarkeit verschiedenster Container in Europa und Amerika.“ Wichtige Faktoren, denn der Wettbewerb im Markt ist groß. Schließlich gibt es kaum ein Produkt, das genormter und austauschbarer ist als ein Container.

DIE MEISTEN ICON-CONTAINER WERDEN VON HANDEL, INDUSTRIE UND TRANSPORTGEWERBE VERWENDET, ES GIBT ABER AUCH UNGEWÖHNLICHE EINSÄTZE, WIE HIER ALS MOBILER SPIELPLATZ



© KuKuk Box

Seit dem Bau des ersten Containers hat sich die Stahlbox kaum verändert. Zwar waren die ersten Container noch aus Aluminium, innen halbhoch mit Holz ausgekleidet und ohne die typische Sicking der Wände. In den 70er Jahren wurde die Produktion dann vollständig auf Stahl umgestellt und die Konstruktion nach und nach modifiziert, sodass vor allem das Eigengewicht und die Stabilität des Containers optimiert werden konnten. „Der Container ist heute ein ausgereiftes Produkt. Dennoch gibt es immer wieder Ideen und Versuche den Container zu revolutionieren“, erzählt Bunke. In den letzten Jahren gab es spannende Konzepte für verschiedenste Container-Innovationen, insbesondere mit dem Ansatz die Leercontainertransporte zu reduzieren. Bei der Tworty Box handelt es sich beispielsweise um einen speziellen 20-Fuß-Container, der sich mit einer weiteren Tworty Box zu einem vollwertigen 40-Fuß-Container zusammensetzen lässt und dabei einen durchgehenden Innenraum aufweist. Einen anderen Ansatz hat das Unternehmen Holland Container Innovations verfolgt. Mit 4FOLD hat es einen faltbaren 40-Fuß High Cube Container entwickelt, der sich auf ein Viertel seines ursprünglichen Volumens zusammenschrumpfen lässt. „In der Praxis setzen sich diese Container-Innovationen in der Regel

nicht durch, da die Nachteile, beispielsweise durch höhere Wartungs- und Reparaturkosten, überwiegen“, so der Geschäftsführer.

Fasziniert ist Achim Bunke von Containern nach wie vor, auch nach über 20 Jahren. Die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten überraschen ihn immer wieder aufs Neue – ein Container kann nahezu alles sein. Die Box ist das, was man daraus macht, wie zuletzt beim Auftrag des Spielplatzbauers KuKuk Box aus Stuttgart, der Container zu mobilen und kreativen Kinderspielplätzen umbaut. Dabei entstand die Idee aus der Not heraus. KuKuk Box war beauftragt, in einem Krisengebiet in Nepal einen Spielplatz zu bauen. Das Material hierfür wurde in einem Container angeliefert. Allerdings hätte der Rücktransport des Containers den Kostenrahmen gesprengt und so wurde dieser kurzerhand in das Spielangebot integriert. Das Ergebnis war so überzeugend, dass KuKuk Box die Idee im Anschluss weiterentwickelte und perfektionierte. Und das Konzept kommt an. Mittlerweile sind die Containerspielplätze in vielen europäischen Städten aufgebaut. „Die Aufträge des Spielplatzbauers KuKuk Box sind für das gesamte Team eine Herzensangelegenheit und bereiten uns jedes Mal viel Freude“, sind sich die beiden Container-Profis einig. ■

NORGATEC moves & more



Wir halten die Logistik am Laufen!

Vertrieb, Vermietung und Service von Gabelstaplern und Flurförderzeugen in Norddeutschland



NORGATEC Handelsgesellschaft mbH

Billhorner Deich 99

20539 Hamburg

Telefon: +49-40-780427-0

www.norgatec.de



Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND

Happy Birthday IRISL

Nicht nur Hamburg hat 2018 mit dem 50-Jahre-Container-Jubiläum allen Grund zur Freude. Auch die iranische Staatsreederei IRISL feiert in diesem Jahr ihren 50. Geburtstag. Deutschland ist traditionell der größte westliche Handelspartner des Iran, und der Hamburger Hafen spielt eine Schlüsselrolle in den Beziehungen beider Länder. Seit Generationen bestehen in Hamburg enge und freundschaftliche Beziehungen zu Unternehmen und Organisationen im Iran. Selbst die Handelssanktionen zwischen 2009 und 2016 konnten dieses enge Band nicht durchbrechen. Nach der Lockerung der Sanktionen startete IRISL im März 2016 einen Container-Service (ECL Europe Container Line), der Hamburg und den Persischen Golf verbindet. Die „Azargoun“ (Foto) war das erste iranische Containerschiff, das nach zehn Jahren den Hamburger Hafen anlief und bei Eurogate festmachte. Nur einen Monat später folgte ein Multipurpose-Service, der wie früher durch die Hamburger Linienagentur Peter W. Lampke am C. Steinweg (Süd-West-Terminal) abgefertigt wird. Seither hat sich das iranische Ladungsvolumen in Hamburg wieder sehr positiv entwickelt. Allein das Containervolumen stieg 2016 von 600 auf über 11.700 TEU, in den ersten drei Quartalen 2017 sogar auf über 16.000 TEU.



© HHW/Hasenpusch

CMA CGM SETZT BEI GROSSCONTAINERSCHIFFEN AUF FLÜSSIGERD GAS

Die französische Reederei CMA CGM hat neun neue Großcontainerschiffe bestellt. Jedes dieser Schiffe soll bis zu 22.000 TEU laden können, soviel wie kein anderes Containerschiff zuvor. Das aktuelle Flaggschiff der Reederei, die „CMA CGM Bougainville“ (Foto), trägt rund 18.000 TEU. Als momentane Weltrekordhalter gelten die OOCL-Neubauten wie die „OOCL Hong Kong“ mit 21.413 TEU. Der Neubauftrag ist also schon allein eine Meldung wert. Das Besondere ist jedoch: Die Neubauten werden mit Flüssigerdgas, Liquefied Natural Gas (LNG), betrieben. CMA CGM ist damit die erste Containerlinienreederei, die ihre Schiffe mit dieser umweltfreundlichen Antriebstechnik ausstatten lässt. Bisher sind hier die Kreuzfahrtreedereien in der Rolle der Pioniere. Ein Schiff mit LNG zu betreiben, verbessert den ökologischen Fußabdruck um gut 20 Prozent. Auch die Hamburg Port Authority begrüßt und fördert den umweltfreundlichen Kraftstoff mit Vergünstigungen beim Hafengeld.



© CMA CGM

AUF ENTDECKUNGSTOUR MIT DEN HAFEN-SCOUTS

Was passiert eigentlich auf den Terminals im Hafen? Wie sieht ein Container von Innen aus? Und was wird alles auf Schiffen transportiert? Die Hafenscouts wissen Bescheid. Hinter dem Projekt stecken das Hafenumuseum Hamburg, das Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung und die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Hamburger Schulkinder, die die 4. Klasse besuchen, erhalten so die Möglichkeit, einen Einblick in den Hafen zu gewinnen. Im Hafenumuseum erfahren sie spielerisch wie früher und heute die Arbeit im Hamburger Hafen aussieht. Ein Höhepunkt ist der speziell für die Hafenscouts ausgebaute Container, der im Hafenumuseum steht. In ihm sind Waren und Dinge des Alltags platziert, die mit dem Container überhaupt erst zu uns gelangen. Hier wird deutlich, woher unsere Turnschuhe, Jeans, Tee, Bananen und vieles mehr kommen. Danach geht's weiter zum automatisierten HHLA Container Terminal Altenwerder, wo die Kleinen den Umschlag von Containern und die riesigen Containerschiffe hautnah erleben dürfen. Ein ganz besonderes Erlebnis, bei dem die kleinen Hafenscouts gar nicht mehr aus dem Staunen kommen.



© HHLA



© HOWOGE/Süß

Home Sweet Container-Home

Viele Menschen zieht es in die Stadt, doch der Wohnraum wird knapp und vielerorts unbezahlbar. Sogenannte „TinyHouses“, also Kleinsthäuser mit oft nicht mehr als 15 Quadratmetern Fläche, sind gerade in urbanen Ballungszentren ein neuer Trend. Eine besondere Form ist das Wohnen im Container. Dabei denkt man zuerst an einen ungemütlichen Baucontainer oder ähnliches: Klingt gar nicht einladend. Und trotzdem geben Container als Mini-Wohnung so einiges her. Ein gebrauchter 40-Fuß-Container kostet etwa 2.000 Euro, bietet 26 Quadratmeter Wohnfläche und viel Raum für Kreativität. Containerhäuser sind nachhaltig, vergleichsweise günstig, platzsparend, schnell gebaut und robust. So wurde beispielsweise in Berlin aus Containern ein Studentenwohnheim errichtet. EBA 51 nennt sich das Projekt. In den gestapelten Containern entstanden kleine Apartments mit Schlaf- und Wohnbereich, Küchenzeile und Badezimmer, also alles was man zum Leben braucht.



© HOWOGE/Süß



Grafik: HOWOGE

Jubiläumsjahr 2018: Ganz schön was los!

Zum 50-jährigen Jubiläum des Containerumschlags im Hamburger Hafen ist an der Elbe einiges los. Auf zahlreichen Veranstaltungen und über unterschiedliche Kanäle wird dieses Ereignis angemessen gewürdigt. So stellen wir beispielsweise den diesjährigen Hafengeburtstag ganz ins Zeichen des Containerumschlags. Gemeinsam mit Mitgliedsunternehmen präsentiert Hafen Hamburg Marketing vom 10. bis 13. Mai 2018 am Standort Sandtorkai in der Nähe der Wilhelminenbrücke die vielfältigen Berufsperspektiven rund um den Hamburger Hafen. Gleichzeitig gewinnen wir mit Schautafeln und Filmmaterial einen Einblick in die spannende Entwicklung der Containerisie-

rung im Hamburger Hafen, ohne die der Welthandel, wie wir ihn heute kennen, nicht möglich wäre. Um Container geht es unter anderem auch bei unseren beliebten Hafentouren: Während des Hafengeburtstags öffnen erneut sieben Hafenunternehmen ihre Tore und ermöglichen dem interessierten Besucher exklusive Einblicke hinter die Kulissen von Deutschlands Tor zur Welt.

Detaillierte Informationen zum Hafengeburtstags-Programm und zu unseren Hafentouren unter: www.hafen-hamburg.de/hafengeburtstag



Der Container im World Wide Web

Der Container hat nicht nur den Hamburger Hafen in den vergangenen 50 Jahren grundlegend verändert. Er hat den gesamten Welthandel revolutioniert und ist der Grundstein für die Globalisierung. Somit hat der Container das Leben von jedem einzelnen von uns beeinflusst. Vor dem Hintergrund des diesjährigen Containerjubiläums bietet eine neue Webseite einen Einblick in die Hamburger Container-Story, darunter spannende Geschichten rund um den Container, historisches und aktuelles Bild- und Filmmaterial, spektakuläre Stauzahlen und Informationen zum weiteren Jubiläumsprogramm.

Die Hamburger Container-Story unter www.hamburg-container.com

Oder besuchen Sie uns auf dem neuen Instagram-Kanal des Containerhafens Hamburg. Hier dreht sich alles um Containerschiffe, Terminals, die Geschichte des Hafens und natürlich die Menschen, die hier jeden Tag aufs Neue buchstäblich die Welt bewegen.

Der Containerhafen Hamburg auf Instagram: [instagram.com/containerhafenhamburg](https://www.instagram.com/containerhafenhamburg)

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe März 2018:** Bengt van Beuningen, Julia Delfs, Annette Krüger, Hafen Hamburg Marketing e.V., Behrend Oldenburg, BONUM

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe März 2018:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe März 2018:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH ■ **Druck, Ausgabe März 2018:** Lehmann Offsetdruck GmbH ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe März 2018:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe März 2018:** 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



Ingenieurwerk



PARTNER

Planung von Gefahrstofflagern

Beratung, Planung, Genehmigung und Umsetzung

Setzen Sie auf Kompetenz – Wir verfügen über jahrzehntelange Erfahrung und Expertise im Bereich Planung und Bau von Gefahrstofflagern.

Bauen Sie auf das richtige Konzept – Wir übernehmen für Sie die Erstellung eines Lager- und Brandschutzkonzeptes, die Architektur und statische Auslegung sowie sämtliche technische Gebäudeausrüstungen.

Verlassen Sie sich auf unsere maßgeschneiderten Lösungen – Wir bieten Ihnen individuelle Lösungen bei Produkten und Dienstleistungen rund um die Bereiche Transport, Intralogistik und hochsensible Güter und Stoffe.

Zählen Sie auf professionelle Beratung – Wir beraten Sie vom Genehmigungsmanagement über alle relevanten Rechtsgebiete, wie BImSchG, StörfallVO, AwSV bis hin zum baulichen und technischen Brandschutz und Zusammenlagerungsaspekte.

Vertrauen Sie auf unsere gebündelte Kompetenz im Ingenieurwerk – Mit den Unternehmen planwerk elbe, Logistikplanung Rusche und der UMCO erhalten Sie alle Leistungen aus einer Hand.

Im Ingenieurwerk Hamburg finden Sie drei Partner, die sich mit ihrer Expertise bestens ergänzen und mit denen Sie gemeinsam sicher bauen können:

planwerkelbe

Generalplaner für den Industrie-, Gewerbe- und Verwaltungsbau.

LOGISTIKPLANUNG
RUSCHE

Ganzheitliche und praxisorientierte Logistiklösungen für die Bereiche Lager, Produktion und Transport.

chemicals
compliance
consulting

UMCO

Compliance für Stoffe, Anlagen und Prozesse entlang der chemischen Wertschöpfungskette – weltweit.



INGENIEURWERK GmbH & Co. OHG
Georg-Wilhelm-Straße 187
21107 Hamburg

Telefon: +49 (0)40 / 555 546-0
Internet: www.iw-hh.de
E-Mail: info@iw-hh.de

AUS „LINER SERVICES“ WIRD „CONNECTION COMPASS“

DAS PERFEKTE UMFELD FÜR IHRE WERBEANZEIGE

JETZT BUCHEN!

Der Port of Hamburg Connection Compass bietet einen Überblick über mehr als 100 Liniendienste, die Hamburg direkt mit Häfen in mehr als 100 Ländern auf sechs Kontinenten verbinden.

Neu an Bord: Über 2.000 angebotene Containerzugverbindungen sowie Binnenschiffsdienste ins Hinterland.

Weitere Informationen: hafen-hamburg.de/mediadaten
Anzeigenbuchungen: Tel. 040-25304771
holger.grabsch@elbreklame.de

