

CARGO SERVICES

PORT OF HAMBURG MAGAZINE



Liebe Leserinnen und Leser,



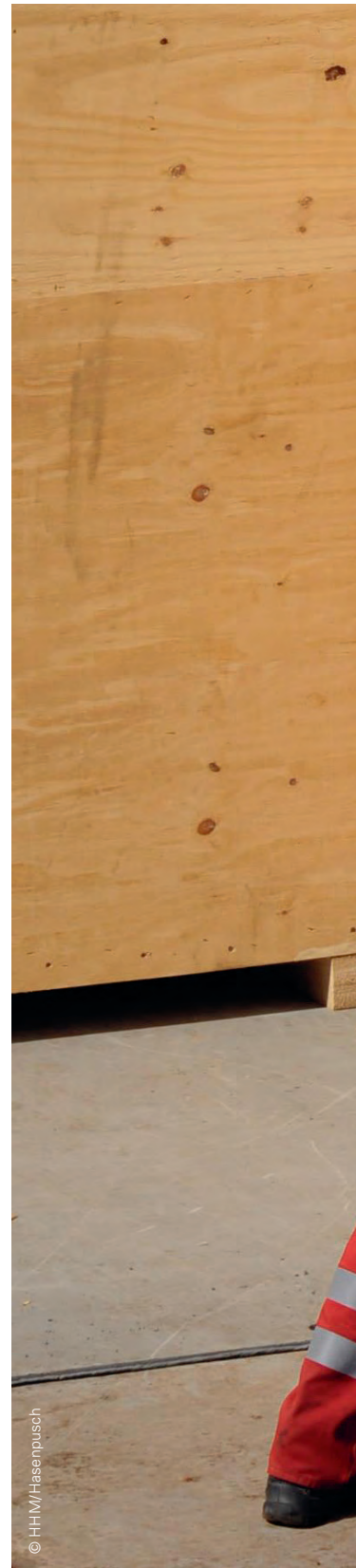
rund 137 Millionen Tonnen Güter aller Art passieren jährlich den Hamburger Hafen. Von außen betrachtet prägen die weithin sichtbaren Containerbrücken und die großen Schiffe das Bild. Doch der Hafen ist viel mehr als reiner Umschlag. Er bietet nicht nur eine effiziente Drehscheibe für den Im- und Export, sondern dem Handel und der Industrie beste Möglichkeiten, ihre Waren zu schützen, zu veredeln, zu lagern, weiterzuverarbeiten oder zu prüfen.

Rund um den Umschlag gibt es viele Dienstleister, die die große Logistik erst möglich machen. Das fängt bei echten Hafenerkennern wie den Festmachern an, die die großen Pötte an den Liegeplätzen sichern, und hört bei Lebensmittelexperten auf, die importierte Früchte und Nüsse auf Herz und Nieren prüfen. Hinter den Kulissen der Hafen-Skyline arbeiten Fachleute rund um die Uhr, damit der Warenfluss nicht ins Stocken gerät – und das am Besten ohne störende Faktoren wie Schädlinge im Container, Lagerschäden oder schlechte Verpackungen für wertvolle Exportgüter wie Maschinenanlagen.

Die aktuelle Ausgabe des Port of Hamburg Magazines gibt Einblicke in einige der Dienstleistungen rund um den Warenumschlag im Hamburger Hafen. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Axel Mattern'.

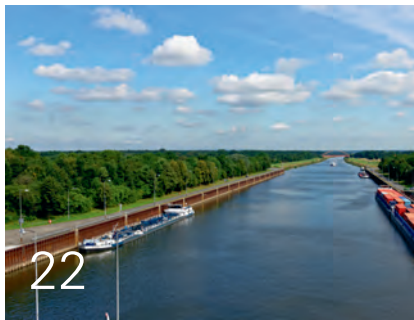
Ihr Axel Mattern
Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



HINTER DEN KULISSEN DER HAFEN-SKYLINE ARBEITEN
FACHLEUTE RUND UM DIE UHR, DAMIT DER WARENFLUSS
NICHT INS STOCKEN GERÄT.



Inhaltsverzeichnis



02 EDITORIAL

CARGO SERVICES

06 THE ALLIANCE BÜNDELT TRANSATLANTIK-DIENSTE IN HAMBURG

Ab 2019 wird Hamburg Hafen-Drehkreuz für die Transatlantik-Liniendienste von THE Alliance

08 FESTMACHEN – EIN JOB FÜR ECHTE HAFENKERLE

Warten, schwitzen, frieren: Einsatz an 365 Tagen im Jahr, 24 Stunden am Tag

12 HOHE STANDARDS SICHERN DEN WARENUMSCHLAG IM HAMBURGER HAFEN

Seit 1878 übernimmt das Prüf- und Zertifizierungsunternehmen SGS in den Häfen Kontrollen

14 ZERTIFIZIERUNG NACH DIN ISO 45001 – EIN WEITERER, WICHTIGER MEILENSTEIN

Hansa Meyer Global ist auf die Organisation weltweiter Transporte von Anlagen spezialisiert

17 MIT DER IMPORT MESSAGE PLATFORM SCHNELLE UND REIBUNGSLOSE ABWICKLUNGSPROZESSE ÜBER DEN HAMBURGER HAFEN ERZIELEN

Intelligente Plattform erleichtert den gesamten Importprozess vom Schiffszulauf bis zur Auslieferung

18 TRUCKS POWERED BY STROH – HAMBURGER ZIPPEL GROUP TESTET BIOMETHAN AUS RESTSTOFFEN

Die im Kombinierten Verkehr auf der Straße abgefertigten Nachläufe werden umweltfreundlich

20 BOX ODER KISTE – DIE KUNST DER SEEMÄSSIGEN VERPACKUNG

Sorgfältig verpackt und durch Kisten geschützt: So gehen sperrige Güter auf ihre lange Seereise

22 GUTE CHANCEN FÜR MEHR BINNENSCHIFFSLADUNGEN

Schiffahrtsabgaben fallen zum Jahresende weg

24 WIR PACKEN DAS!

Wie Teilladungen eine Mitfahrgelegenheit im Container finden

26 SCHÄDLINGSFREI NACH AUSTRALIEN UND NEUSEELAND

Der Stinkkäfer darf nicht auf große Fahrt

28 MEHR ALS PALETTEN STAPELN: LAGERN UND VEREDELN VON NÜSSEN

Die Firma Eichholtz ist Nase und Auge für die Kunden

30 EISKALTES GESCHÄFT MIT FISCH UND FLEISCH

Frigo Coldstore Logistics schlägt in 30 Tagen 35.000 Paletten um

34 GUT VERSICHERT ANS ZIEL

Die Transportversicherung ist die älteste Versicherung der Welt

HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

36 PETER PICKHUBENS PINNWAND

Tipps und Stories von Hamburgs frechster Hafenmöwe

38 HAFEN HAMBURG MARKETING STARTET NEUES EU-PROJEKT „COMBINE“

Kombinierten Verkehr soll in der Ostseeregion verbessert werden

38 IMPRESSUM



SCHRAMM
Ports & Logistics

BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

RENDSBURG PORT

GLÜCKSTADT PORT
more than moving

SCHRAMM
Ports & Logistics SWEDEN

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



INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG

www.schrammgroup.de

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

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

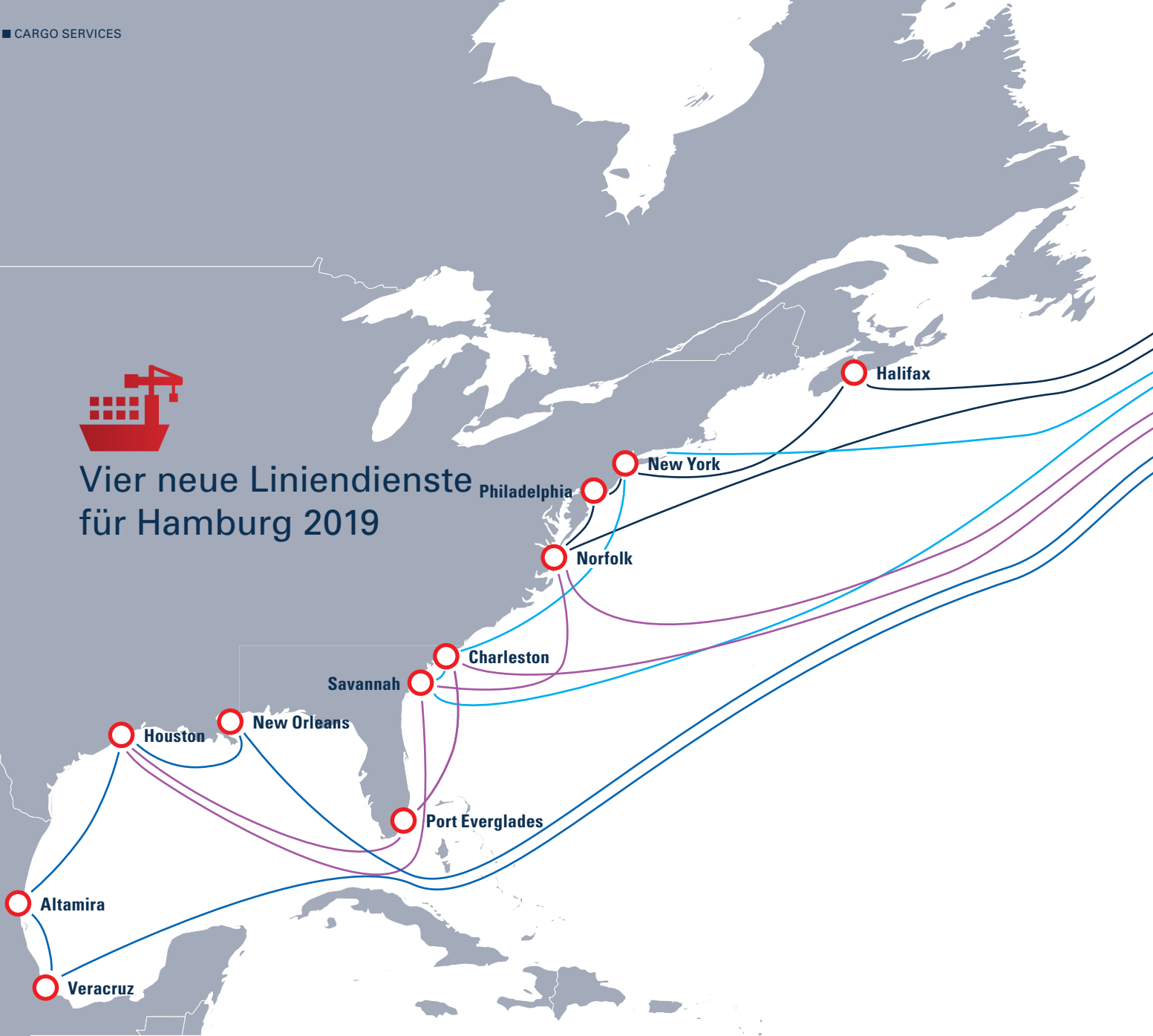
20539 Hamburg

Telefon: +49-40-780427-0

www.norgatec.de



Vier neue Liniendienste für Hamburg 2019



© istock

Hamburg 

AL-1

AL-2

AL-3

AL-4

THE Alliance bündelt Transatlantik-Dienste in Hamburg

Das sind gute Nachrichten für Deutschlands größten Universalhafen, den Hamburger Hafen: Ab 2019 wird Hamburg Hafen-Drehkreuz für die Transatlantik-Liniendienste der THE Alliance.

Die vier für Hamburg neuen Liniendienste AL-1 bis AL-4 werden ab Januar zusammen mit dem bereits bestehenden Service AL-5 am leistungsstarken HHLA Containerterminal Altenwerder (CTA) abgefertigt. Daraus ergeben sich vielfältige Synergieeffekte für die beteiligten Unternehmen.

In den Diensten werden Containerschiffe mit Stellplatzkapazitäten zwischen 3.200 und 5.600 Standardcontainern (TEU) der Reedereien Hapag Lloyd, Yang Ming und ONE eingesetzt. Die Marketingorganisation des Hamburger Hafens geht davon aus, dass durch die Verlegung der Containerdienste aus Bremerhaven ein Volumen in der Größenordnung von 500.000 TEU an die Elbe kommen wird. Vor dem Hintergrund des zuletzt schwächer ausgefallenen Containerumschlags zwischen Hamburg und der US-Ostküste ist das für die Verkehrswirtschaft in der Region Hamburg eine sehr erfreuliche Entwicklung. Viele Verlader, Spediteu-

re und Unternehmen mit Import- und Exportgeschäft mit den USA und Mexiko profitieren künftig von kürzeren Hinterlandanbindungen beim Zu- und Ablauf der Boxen. Für den Hamburger Hafen ist damit eine Zunahme der Containertransporte auf der umweltfreundlichen Schiene verbunden.

Insgesamt verbinden im Fahrtgebiet Transatlantik dann zehn Liniendienste den Hamburger Hafen mit der nordamerikanischen Ostküste und dem Golf von Mexiko. Neben den sieben Containerdiensten werden auch ein kombinierter Dienst für Container und rollende Ladung sowie zwei Mehrzweckdienste abgefertigt.

Letztere sind besonders geeignet für Projektladung und weitere konventionelle Stückgüter. Ein Containerservice bietet außerdem eine Anbindung an Häfen der nordamerikanischen Westküste.

DIE NEUEN CONTAINERDIENSTE AB HAMBURG IM DETAIL:



AL-1: Hamburg, Antwerpen, London, Norfolk, Philadelphia, New York, Halifax, Rotterdam, Hamburg



AL-2: Hamburg, New York, Charleston, Savannah, Le Havre, London, Rotterdam, Hamburg



AL-3: Hamburg, London, Charleston, Port Everglades, Houston, Savannah, Norfolk, Antwerpen, Hamburg



AL-4: Hamburg, Le Havre, Vera Cruz, Altamira, Houston, New Orleans, London, Antwerpen, Hamburg

MIT PURER MUSKELKRAFT WERDEN DIE
SCHIFFSTAUE AUF DEN DALBEN GEZOGEN UND
DORT FESTGEMACHT.



Festmachen – ein Job für echte Hafengerle

Es ist noch dunkel und obendrein kalt. Die Festmacher von H.S.H. Hafen Service Hamburg treten ihren Dienst an, um ein Massengutschiff bei einem Getreideterminale zu vertäuen. Schiffe richten sich nicht nach Wetter oder normalen Arbeitszeiten, sondern nach Anlaufbedingungen, Gezeiten und Abfertigungszeiten. Disponent Frank Kremser teilt die Mannschaft ein und auf verschiedene Boote auf. Das Schiff wird an einem Dalben und an der Kaimauer festgemacht.

Zwischen den „Boatmen“ und dem Schiff gibt es schon auf dem Weg Funkkontakt. Im Hafengeschäft gibt es keine Zeit zu verlieren. Vor Ort angekommen, weiß jeder, was er zu tun hat. Routiniert klettern die Männer vom Boot auf die Kaimauer hoch. Marcel Parsik und Michael Ebbersmeyer sind diesmal dran, am Dalben zu vertäuen. Das Festmacherboot „Lütte Deern“ liegt heute ruhig auf dem Wasser. Für die beiden Hafenprofis ist das Übersteigen auf den Dalben kein Problem. Leine fangen und dann heißt es ziehen, ziehen, ziehen bis das Auge – die Schlinge am Ende des Taus – über den Poller gehievt werden kann. Schwindlige Höhen bei jedem

Wetter, 365 Tage im Jahre, 24 Stunden am Tag – von einem kuscheligen Bürojob sind die Männer weit entfernt.

EIN BERUF MIT TRADITION

Warten, schwitzen, frieren: Für Festmacher gehört das zum Arbeitsalltag. 365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag vertäuen sie Frachter, Kreuzfahrtschiffe oder Tanker an den Kaimauern des Hamburger Hafens. Festmacher gibt es im Hafen, seit dort Schiffe einlaufen. Früher ruderten die Männer noch mit Jollen zu den einlaufenden Schiffen um die Wette mit ihren Mitbewerbern. Der



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. & ICE Futures Europe/NYBOT
- ▶ 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



schnellste Trupp bekam die Arbeit. Heute ist die Vergabe der Festmacherjobs schon vor dem Einlaufen der Schiffe geregelt. „Wichtig ist die Zuverlässigkeit“, sagt Frank Kremser. Der Lotse kann sich verspäten, das Schiff kann sich verspäten, der Festmacher nicht. Deswegen heißt es oft warten, bis es losgeht gerade beim Losmachen der Schiffe.

MÄNNERDOMÄNE

Viel Vorlauf haben die Festmacher aber auch heute nicht, um ihre verschiedenen Einsätze zu koordinieren. Das Smartphone ist der ständige Begleiter. In der WhatsApp-Gruppe der Festmacher rattern die Nachrichten Tag und Nacht. Frank Kremser organisiert seine Jungs mit Hilfe moderner Medien. „Vier Mann, 03.00, losmachen am Burchardkai.“ Wer dabei ist, postet den Daumen hoch, wer nicht Daumen runter. Wer sich in ganzen Sätzen artikuliert, wird mit einem Augenzwinkern in die „Laberggruppe“ verwiesen.

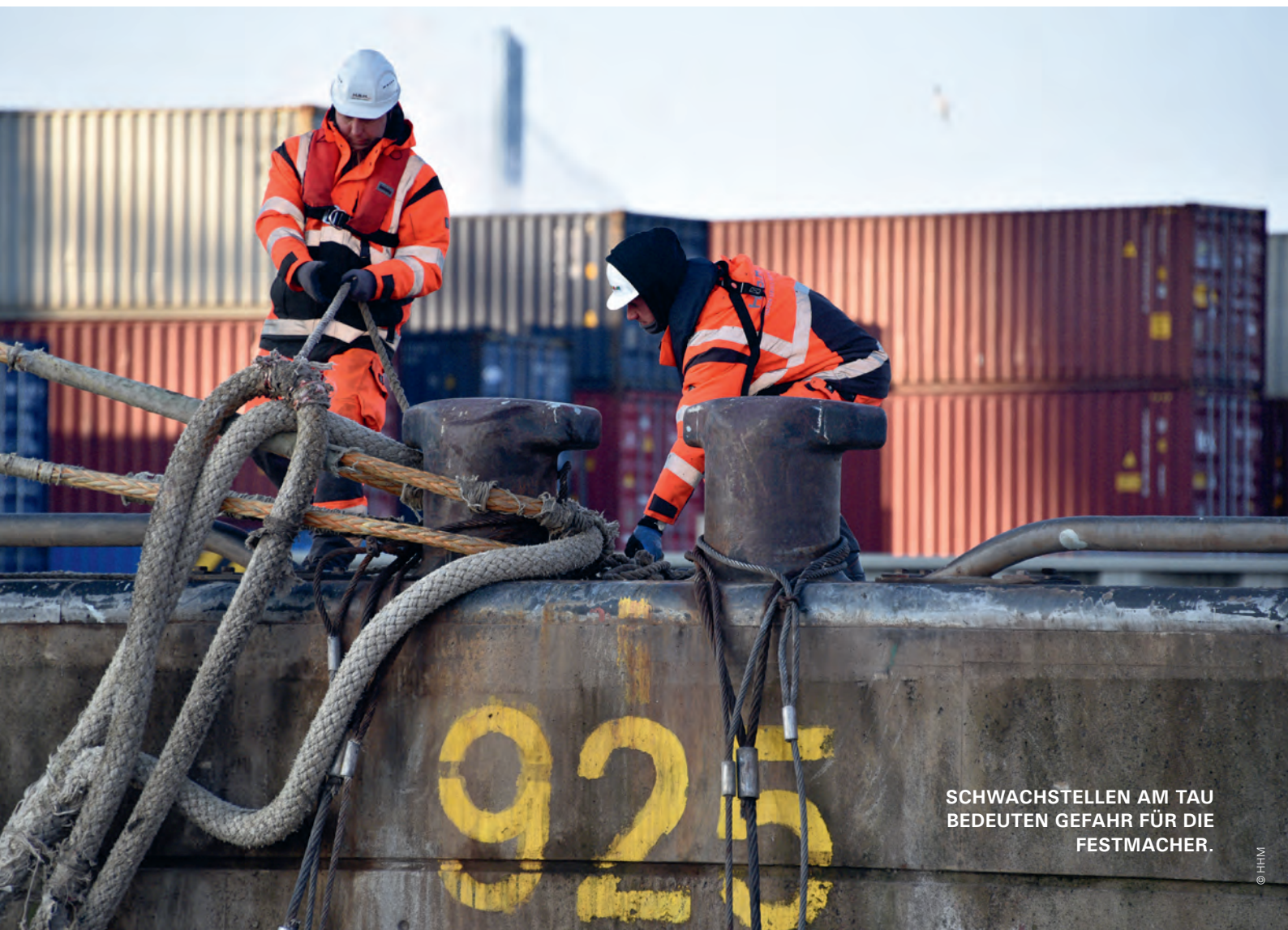
Diese Art Kommunikation passt zu den Festmachern – vermutlich die letzte Domäne, die ausschließlich von Männern besetzt ist. „In Bremen gibt es eine Frau“, weiß Kremser. Hafen Service Hamburg setzt wie auch die anderen Festmacherbetriebe in Hamburg auf Män-

ner – mit gutem Grund, wie der Disponent findet. Die Arbeit erfordert körperliche Kraft, die nicht immer durch Hilfsmittel oder Technik zu ersetzen ist. Nasse, armdicke Tampen, im Winter gefroren – da hilft nur pure Muskelkraft, um sie auf den Dalben oder den Poller zu ziehen.

DER TON IST RAU

Die Arbeit ist gefährlich. Kremser hat seine Jungs im Auge. Beim nächsten Einsatz zum Losmachen eines Großcontainerschiffs sieht er vom Boot aus, dass das letzte Haltetau erhebliche Schwachstellen aufweist. „Wenn das reißt, ist das wie ein Schwert und kann zu tödlichen Unfällen führen“, erklärt der Vormann sachlich – nachdem er seine Männer an Land lautstark zur Vorsicht aufgefordert hat. Der Ton ist rau und direkt. Für „könntest du bitte deinen Fuß vom Tau nehmen“ oder „würdest du bitte einen Schritt zurückgehen“ bleibe keine Zeit.

Rund 200 Festmacher für Großschiffe gibt es in ganz Deutschland. Schwere Arbeitsunfälle passieren immer wieder. „Ich habe noch keinen erlebt und das soll so bleiben“, so Kremser. Deswegen steht Sicherheit an erster Stelle. Das fängt bei der Ausrüstung mit Sicher-



SCHWACHSTELLEN AM TAU
BEDEUTEN GEFAHR FÜR DIE
FESTMACHER.

heitsschuhen, Helm und Rettungskragen an und hört beim Umgang mit den Leinen auf. Parallel und gerade zur Kaikante müssen sie liegen, auf keinen Fall als Stolperfallen zwischen den Schienen der Containerbrücken und dem Wasser. Viele Kleinigkeiten gilt es zu beachten. Auf der Schulbank gelernt hat diesen Job keiner. Die meisten Festmacher sind Quereinsteiger aus Handwerksberufen. Inzwischen gibt es für den Nachwuchs eine geregelte Ausbildung als Fachkraft für Hafenlogistik mit Schwerpunkt Festmacherei.

KÖNIGSDISZIPLIN FINKENWERDER PFÄHLE

Die Königsdisziplin sind im Hamburger Hafen die Finkenwerder Pfähle, an denen Großschiffe in Wartestellung vertäut werden. Die Festmacher müssen auf die 14 Meter hohen Dalben vom Festmacherboot übersteigen – bei heftiger Strömung. Kommt noch Wind, Regen, Eis oder Schnee dazu, ist das mehr als ein Knochenjob. Die Hühnerleiter muss dann schon mal mit der Axt oder einem Kuhfuß vom Eis befreit werden. Trotzdem: Die meisten können sich keine andere Arbeit mehr vorstellen. „Für mich war es das Beste, was mir passieren konnte“, so Kremser. Wenn er die „Lütte Deern“ in den Sonnenaufgang steuert, stahlt er große Zufriedenheit aus. ■



FRANK KREMSER KOORDINIERT DIE EINSÄTZE DER FESTMACHER.



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

EGAL OB KRAFTSTOFF,
ELEKTRONIK ODER LEBENSMITTEL
– OFT IST DIE INSPEKTION VOR
ORT UNUMGÄNGLICH



Hohe Standards sichern den Warenumsatz im Hamburger Hafen

Der Welthandel verändert sich ständig. Sinkende Margen und Zeitdruck führen zu neuen Herausforderungen. Neue Exportländer kommen hinzu, immer mehr Produkte werden verschifft und Transportarten ändern sich. Was früher lose in Säcken verpackt wurde, reist heute in Containern. Doch eine Frage bleibt immer: Stimmt die bestellte Menge mit der Lieferung überein? Ist die Qualität der Ware wie versprochen? Seit 1878 übernimmt die SGS in den Häfen der Welt genau solche Kontrollen. Aktuell ist das Prüf- und Zertifizierungsunternehmen mit mehr als 95.000 Mitarbeitern in über 140 Ländern aktiv – und natürlich auch im Hamburger Hafen präsent.

Im Jahr 2017 wurden im Hamburger Hafen 137 Millionen Tonnen Seegüter umgeschlagen. Egal ob Kraftstoff, Elektronik oder Lebensmittel – oft ist die Inspektion vor Ort unumgänglich, denn Qualität und Menge jeder Lieferung müssen durch international anerkannte Zertifikate belegt sein.

Diese Aufgabe übernimmt die SGS beispielsweise mit Inspektoren, die speziell für den Umgang mit Öl und Kraftstoffen ausgebildet sind. Sie untersuchen Tanks

und Laderäume vor dem Beladen auf Sauberkeit. Zusätzlich entnehmen die Experten an allen kritischen Punkten des Be- und Entladeprozesses Proben für eine Laboruntersuchung. Vor allem bei Kraftstoffen besteht die Gefahr einer Kontaminierung. Auch die geladene Menge wird exakt bestimmt. Fehlerhafte Betankungen aber auch nicht normenkonforme Messungen können oft zu beachtlichen Abweichungen führen.

Die gleiche Sorgfalt gilt bei der Kontrolle von Schüttgütern: SGS inspiziert Erze, Kohle, Mineralien, Düngemittel aber auch Ölsaaten, Kakao und Getreide. Hier muss sich der Kontrolleur neben Laboranalytik auch auf seine Sinne verlassen, denn viele Mängel sind ohne technische Hilfsmittel zu erkennen. Um jedoch auszuschließen, dass insbesondere bei Lebens- und Futtermitteln keine unerwünschten Schädlinge an Bord sind, werden diese Lieferungen während ihrer Reise begast. Viele Länder fordern diese Behandlung, um insbesondere das Eindringen von so genannten Quarantäneschädlingen zu verhindern.

ZEITERSPARNIS DURCH REMOTE INSPECTIONS

Treten Unregelmäßigkeiten bei Kontrollen auf, darf die Ware den Hafen nicht verlassen. Ein Umstand, den es zu vermeiden gilt, denn Verzögerungen sind kostspielig. Zeiteinsparungen sind im Gegenzug ein Wettbewerbsvorteil. SGS arbeitet daher verstärkt mit einer App, die es ermöglicht, dass Kunden beispielsweise in

ihren Warenlagern die Inspektionen selbst durchführen. Der verantwortliche Kontrolleur verfolgt sie live an einem Monitor und nimmt die Ware schließlich ab. Geschätzte Zeitersparnis: 30 bis 50 Prozent.

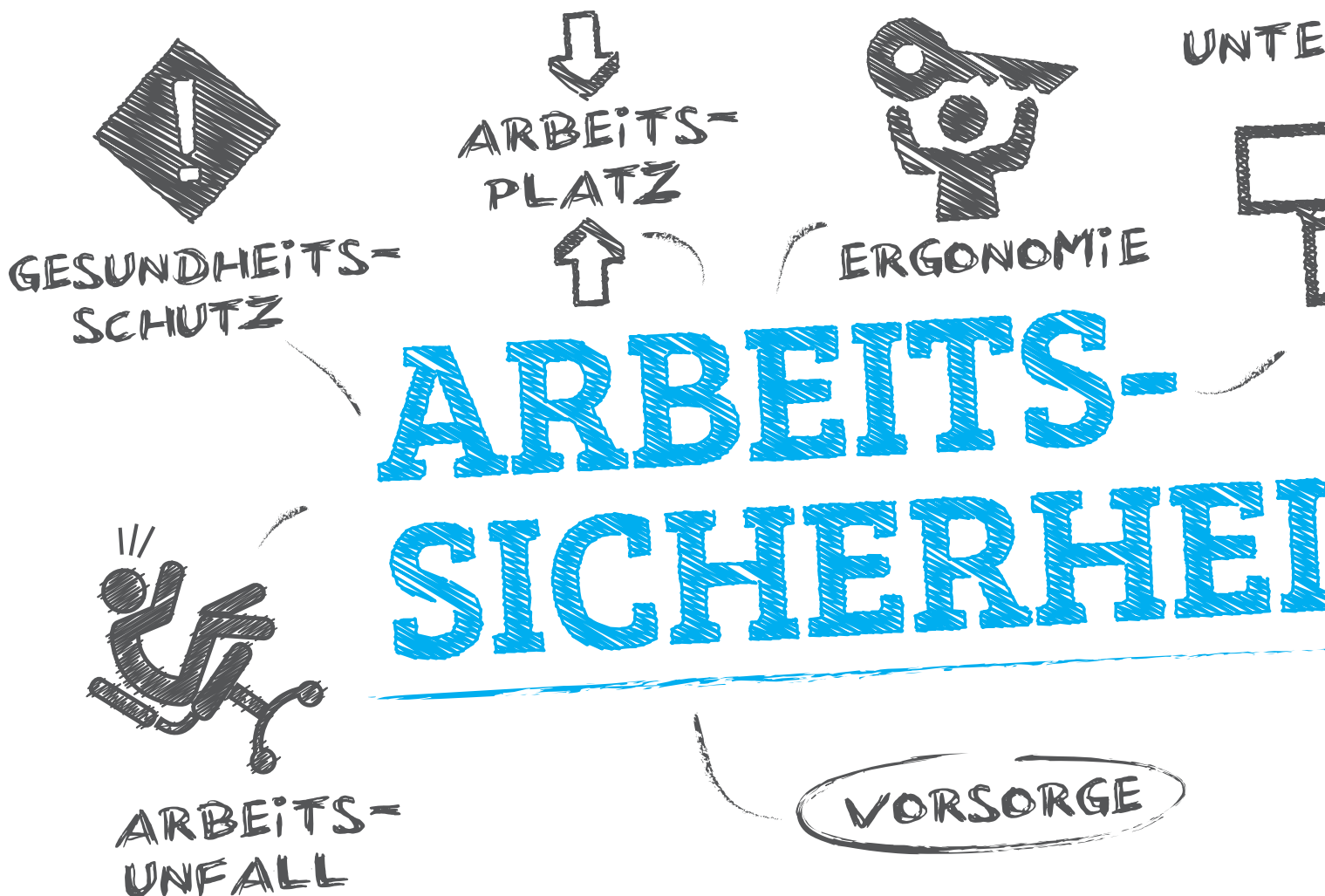
VERFAHREN IST EIN EXPORTSCHLAGER

Die unterschiedlichen Anforderungen der weltweiten Märkte erfordern flexible Testverfahren. Die SGS-Gruppe verfügt über ein umfassendes Netzwerk an hochspezialisierten Laboren für jede erdenkliche Warengruppe. Dank einheitlicher Prozess- und Kommunikationsstrukturen kann so beispielsweise das chinesische SGS-Labor in Shanghai Elektrogeräte nach den Anforderungen des deutschen GS-Siegels für „Geprüfte Sicherheit“ prüfen und zertifizieren.

Dieses Know-how ist mittlerweile sogar selbst ein Exportschlager: Hersteller, die nach Deutschland exportieren, lassen sich von den Spezialisten von SGS schulen, um ihre Produktionsprozesse so zu gestalten, dass sie den Anforderungen des deutschen Marktes entsprechen. ■



HIER MUSS SICH DER KONTROLLEUR NEBEN LABORANALYTIK AUCH AUF SEINE SINNE VERLASSEN, DENN VIELE MÄNGEL SIND OHNE TECHNISCHE HILFSMITTEL ZU ERKENNEN.



Zertifizierung nach DIN ISO 45001 – ein weiterer, wichtiger Meilenstein

Hansa Meyer Global ist auf die Organisation und Durchführung weltweiter Transporte von Investitionsgütern aus dem Anlagenbau sowie Energiebereich spezialisiert. In den vergangenen 30 Jahren hat sich das Unternehmen zu einem führenden Projektlogistiker und integrierten Transportarchitekten entwickelt. Eine konsequente und logische Weiterentwicklung der Hansa Meyer Global ist die Zertifizierung nach DIN ISO 45001. Der freie Journalist Jörg Max Fröhlich sprach mit den Mitgliedern der Geschäftsführung Henrike Wohltmann und Marc-Oliver Hauswald über die Gründe für diesen Schritt.

Was genau ist der DIN ISO 45001 Standard?

Hauswald: Die DIN ISO 45001 ist eine wichtige Norm zum Schutz der Gesundheit in der Arbeitswelt für jeden, der mit uns zusammenarbeitet. Die DIN ISO 45001 löst seit dem 12. März 2018 die OHSAS 18001 ab.

Bleiben die Zertifikate OHSAS 18001 trotz der neuen DIN ISO gültig?

Hauswald: Unser Wissensstand ist, dass es eine dreijährige Umstellungsfrist gibt. Spätestens am 11.

März 2021 verlieren die letzten OHSAS 18001 Zertifikate ihre Gültigkeit.

Warum haben Sie Ihr Unternehmen nach DIN ISO 45001 zertifizieren lassen?

Wohltmann: Um als Unternehmen langfristig erfolgreich sein zu können, müssen wir uns auf allen Gebieten weiterentwickeln. Das gilt vor allem technologisch und methodisch. Wenn sich ein Bereich verändert, hat dies Auswirkungen auf die ganze Firma. Unser erklärtes und ehrgeiziges Ziel ist, dass

ERWEISUNG



Hansa Meyer Global ganzheitlich im Interesse unserer Kunden immer an der Spitze des Fortschritts steht. Das erleben wir in aller Deutlichkeit bei der Digitalisierung und der Künstlichen Intelligenz. Ich nenne stellvertretend nur unsere Cloud-Transformation oder die sinnvolle Nutzbarmachung technischer Entwicklungen wie Public Ledger/Blockchain und Smart Contracts. Neben der ständigen Qualitäts- und Leistungsverbesserung gehören zu unserem mehrdimensionalen Ansatz vor allem auch der Schutz und die Sicherheit jedes einzelnen, der mit Hansa Meyer in irgendeiner Weise zu tun hat, insbesondere unserer Mitarbeiter.

Hauswald: Immer mehr Kunden erwarten diesen Standard von ihren Dienstleistern. Mit der Zertifizierung DIN ISO 45001 entsprechen wir als Unternehmen und Konzern den höchsten anwendbaren Standards. Damit sind wir überzeugende Partner für die anspruchsvollsten Rollen und Aufgaben innerhalb der Projektlogistik und sprechen auch Branchen und Kunden an, die heute noch nicht mit uns zusammenarbeiten.



TRUST A MARKET LEADER

Since 1970, MSC has grown to become a leader in container shipping and a stable partner for businesses around the world. Our network of road, rail and sea transport allows us to offer sustainable and reliable door-to-door services worldwide. MSC's local teams ensure, whatever your cargo, it is always in safe hands.

To find out more, please contact your MSC office.

+49 40 30295-0 or DEU-hamburg@msc.com

[msc.com](https://www.msc.com)



Auf welche Branchen und Kunden zielt dies konkret ab?

Hauswald: Im Projekt- und high-performance Supply-Chain-Geschäft sprechen wir alle Player an. Insbesondere legt beispielsweise die Öl- und Gasindustrie sehr viel Wert auf die Einhaltung dieser Standards.

Funktioniert DIN ISO 45001 als Einzelmaßnahme für ein Unternehmen?

Hauswald: Als angelegtes Einzelprojekt ist das durchaus denkbar und möglich. Es stellt sich allerdings die Frage nach der Effektivität und der Effizienz. Das funktioniert nicht im luftleeren Raum. Solche Anforderungen müssen täglich in der Realität gelebt und umgesetzt werden. Wir wollen aus solchen Bemühungen nachhaltige Werte schaffen und dazu müssen diese integrale Teile der Firmenphilosophie sein. Das ist für uns auch ein ethisches Qualitätsmerkmal.

Wo lagen die Herausforderungen bei der Umsetzung der Zertifizierung?

Wohltmann: Wir wurden als eines der ersten Unternehmen überhaupt nach dem DIN ISO 45001 Standard zertifiziert. Das bedeutet, dass dieser Standard für die Zertifizierungsgesellschaften und Auditoren völlig neu war. Das erfordert einen wesentlich höheren Kommunikationsaufwand und ein deutliches Mehr an Abstimmungsprozessen als bei bereits etablierten Standards.

Mit welchem Aufwand waren die Vorbereitung und die Zertifizierung des Unternehmens verbunden und welchen Aufwand erwarten Sie für den Erhalt dieses bedeutenden Qualitätsprädi-kates?

Wohltmann: Wir haben für die Umsetzung ein Team initialisiert, eine Roadmap definiert und Meilenstein für Meilenstein abgearbeitet. Der dadurch zwischen Geschäftsführung und Mitarbeitern entstehende „direkte Draht“ ist enorm wichtig für die Erlangung und den nachhaltigen Erhalt dieser wichtigen Auszeichnung. Nur wenn ein Unternehmen dies konsequent „top-down“ in allen Bereichen umsetzt, kann es gelingen. Dafür sind aus unserer Erfahrung am Ende alle gefordert.

Hauswald: Die Vorbereitungsphase hat etwa ein Jahr in Anspruch genommen. Der Zertifizierungsprozess hat vom „Kick-off“ bis zur Abschlussbesprechung etwa acht Monate gedauert. Drei Wochen später haben wir unser Zertifikat erhalten. Da es verschiedene Herangehensweisen gibt und jedes Unternehmen seine spezifischen Eigenheiten hat, sollte ein passender Zertifizierungspartner gesucht werden. Wichtig ist, dass mit diesem die Ausgangssituation analysiert und die Ziele definiert werden. Dann müssen das genaue Vorgehen abgestimmt, die Aufgaben klar verteilt sowie die Zeit- und Kostenpläne ermittelt werden.

Würden Sie sich wieder zertifizieren lassen?

Wohltmann: Ständige Verbesserung und das Adaptieren neuer Rahmenbedingungen gehören zu unserer Firmenkultur. Ohne den wirtschaftlich positiven Effekt dieser Operation in Zahlen jetzt bereits erfassen zu können – wir würden diesen Weg wieder gehen. Wir haben in dieser Zeit über den Zertifizierungsprozess viel gelernt, Optimierungsmöglichkeiten festgestellt und neue Impulse erhalten. Das gilt besonders für unsere Ablauforganisation.

Wie geht es weiter?

Hauswald: Ein solches Unterfangen kann wirtschaftlich sinnvoll nicht hermetisch isoliert funktionieren. Dies sind strategisch motivierte Entscheidungen, die wir, die Geschäftsführung der Hansa Meyer Global, gemeinsam mit unserem Business Development, dem Vertrieb und dem Marketing, der IT/EDV sowie unseren operativen Bereichen identifizieren und in Businessmodelle überführen konnten. Kundenbindung hat bei uns absolute Priorität und deshalb möchten wir als strategischer und operativer Lösungspartner mit erstklassiger Performance eine facettenreiche Wertschöpfung erreichen. Unsere Kunden sollen damit auch in der Lage sein, diese Wertschöpfung wiederum für ihre Kunden zu schaffen. Als sehr umweltbewusstes Unternehmen verstehen wir uns als Treuhänder von Natur und Umwelt für nachfolgende Generationen. Dies wird unser Denken und Handeln in Zukunft noch mehr leiten und auch unsere weiteren Zertifizierungsbemühungen verstärkt bestimmen. ■

Über das Unternehmen:

Hansa Meyer Global – die Transportarchitekten seit mehr als 30 Jahren. 1986 gegründet, hat sich Hansa Meyer Global auf die Organisation und Durchführung weltweiter Transporte von Investitionsgütern aus dem Anlagenbau sowie Energiebereich spezialisiert und bis heute zu einem führenden Projektlogistiker und integrierten Transportarchitekten entwickelt. Hansa Meyer Global ist mit mehr als 20 Niederlassungen an den weltweit strategisch wichtigsten Standorten präsent und rund 230 Spezialistinnen und Spezialisten bilden das Rückgrat des Unternehmens.

Mit der Import Message Platform schnelle und reibungslose Abwicklungsprozesse über den Hamburger Hafen erzielen

Die Import Message Platform (IMP) wird von DAKOSY, dem Port Community System für den Hamburger Hafens Hafen, betrieben. Sie unterstützt und optimiert als intelligente Plattform den gesamten Importprozess vom Schiffszulauf bis zur Auslieferung der Ware beim Kunden. Mit dem Modul AutoIMP bietet die Plattform dem Spediteur eine Automatisierungsfunktion, mit der er seine Zollprozesse deutlich beschleunigt kann.

VEREINFACHTE PROZESSE

Das digitale Prozedere über die IMP ist einfach: Der Spediteur sendet frühestmöglich, etwa zehn Tage vor Schiffsankunft, mit der Verfügung folgende Informationen zu dem erwarteten Container an die IMP: die Containernummer, das Ocean Bill of Lading und den Verkehrsträger, mit dem der Weitertransport zum Kunden erfolgen soll. Im Gegenzug erhält er von der IMP die „Vorzeitige summarischen Anmeldung“ (ATB-Nummer) mit den Positionsdaten. Daraufhin schickt er über seine Zollsoftware – zum Beispiel über ZODIAK von DAKOSY – eine „vorzeitige Einfuhrzollanmeldung“ an den deutschen Zoll und vermerkt gleichzeitig in ZODIAK, dass die Bestätigung automatisch erfolgen soll. Sobald das Schiff den Hafen erreicht hat und der IMP die Lösch-Ist-Meldung des Terminals vorliegt, informiert diese über eine Statusnachricht ZODIAK, die dann automatisch die Zollanmeldung an ATLAS bestätigt.

ZEITGEWINN DURCH OPTIMIERTE ABLÄUFE

Durch den digitalen Ablauf profitiert der Spediteur von einem enormen Zeitgewinn. Die Ersparnis ist am größten, wenn die Container außerhalb der normalen Bürozeiten oder am Wochenende gelöscht werden: Früher

mussten die Mitarbeiter entweder länger und auch am Wochenende arbeiten oder konnten den Zollprozess erst am nächsten Morgen bzw. nach dem Wochenende anstoßen. Dann aber ist der Zoll in der Regel ausgelastet, so dass die Zollfreigaben entsprechend länger dauern. Da der Zoll rund um die Uhr arbeitet, werden die vorzeitig eingereichten Anträge auch nachts oder am Wochenende bearbeitet und freigegeben. Ein weiterer Zeitgewinn resultiert, wenn der Spediteur in seiner Verfügung auch das LKW-Unternehmen benennt, das mit der Abholung beauftragt wurde. Dann wird dieses ebenfalls automatisch via IMP über die Überlassung des Containers informiert und kann die Abholung vom Terminal vorausschauend planen und erledigen.

Thomas Schröder, stellvertretender Geschäftsführer des Vereins Hamburger Spediteure e.V. hat die IMP seit ihrer Inbetriebnahme im Frühjahr 2010 begleitet und ist von ihrer Leistungsfähigkeit überzeugt: „Die intelligenten IMP-Funktionen sind das Resultat der kooperativen und sehr guten Zusammenarbeit zwischen dem Zollamt Hamburg Waltersdorf, der Hafenwirtschaft und DAKOSY. Dadurch konnte der Hafen einen Digitalisierungsgrad realisieren, wie er in kaum einem anderen europäischen Hafen zu finden ist.“ ■



SCHNELLERE ABLÄUFE IM IMPORT
GARANTIERT DIE IMPORT MESSAGE
PLATFORM VON DAKOSY.

Trucks powered by Stroh – Hamburger ZIPPEL Group testet Biomethan aus Reststoffen

Die grünen Container Trucks der Zippel Group begegnen einem vielerorts auf Deutschlands Straßen. Containertransporte zwischen den Seehäfen Hamburg und Bremerhaven sowie dem Verpackungsstandort eines Automobilwerkes in Leipzig waren der Anlass für den geschäftsführender Gesellschafter Axel Kröger, über eine Verbesserung der Umweltverträglichkeit dieser Transporte nachzudenken.

Die Lösung war schnell gefunden: Sattelzugmaschinen der Zippel Group sollten im Rahmen eines Projekts mit Innovations- und Modellcharakter mit CNG-Antrieb eingesetzt werden. Dabei werden die im Kombinierten Verkehr (KV) eingesetzten Sattelzugmaschinen mit 100 Prozent Biomethan aus Reststoffen (Bio-CNG) betrieben. Als Rohstoff zur Bio-CNG-Herstellung wird dabei vor allem Stroh genutzt. Auf diese Weise werden in Zusammenarbeit mit Kunden der Zippel Group bestehende Transportketten weiter dekarbonisiert. Die im Kombinierten Verkehr auf der Straße abgefertigten Nachläufe werden so umweltfreundlich mit 100 Prozent erneuerbaren Energien realisiert.

DIE KONZEPTIDEE

Die Zippel Group transportiert beispielsweise im Auftrag eines Reedereikunden Leercontainer per Schiene

aus den Seehäfen zum KV-Terminal in Schkopau und stellt diese per LKW in Leipzig zu. Nach der Beladung dieser Container erfolgt der Rücktransport per LKW nach Schkopau und weiter per Schiene in die Seehäfen.

Der Schienentransport erfolgte bereits in der Vergangenheit elektrifiziert und daher entsprechend umweltfreundlich. Der Vor- und Nachlauf vom KV-Terminal in Schkopau bis zum 42 Kilometer entfernten Verpackungsstandort am Automobilwerk in Leipzig findet auf der Straße statt. Bisher wurden diese Transporte mit schweren Nutzfahrzeugen (Klasse N3), die mit herkömmlichen Dieselmotoren betrieben werden, durchgeführt.

Für diese Vor- und Nachlaufverkehre mit einer Fahrleistung von in Summe bis zu 500.000 Kilometer im Jahr setzt die Zippel Group die CNG-LKW mit Biomethan-antrieb als umweltfreundliche Zustellalternativen ein.

DIE UMSETZUNG

Die Zippel Group hat im Februar 2018 vier CNG-Sattelzugmaschinen vom Hersteller Scania als Neufahrzeuge der Baureihe G340 in Betrieb genommen. Die Beschaffung der Maschinen wurde in einem Pilotprojekt durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert. Der Innovations- und Modellcharakter dieses Projektes besteht darin, dass die Zippel Group Biomethan aus Reststoffen als Kraftstoff für Transporte im Kombinierten Verkehr (bis 44 Tonnen Gesamtgewicht) einsetzt und die Fahrzeuge hochfrequent zwischen dem KV-Terminal in Schkopau und dem Kundenstandort in Leipzig pendeln lässt. Das sind pro Jahr rund 125.000 Kilometer je Fahrzeug. Das 100 Prozent abfallstämmige Biomethan wird am Produktionsstandort in das öffentliche Erdgasnetz eingespeist, an einem virtuellen Handelspunkt (VHP) übergeben und durch die Zippel Group an einer Tankstation in Leipzig wieder entnommen.

Durch den Einsatz von Biomethan aus Reststoffen als Antrieb für CNG-LKW im Kombinierten Verkehr werden die positiven Umweltaspekte eines reinen CNG-Antriebs (Verringerung der CO₂, Feinstaub und Stickoxid-Emissionen gegenüber einem Dieselantrieb) nochmals deutlich übertroffen. Gleichzeitig wird demonstriert, dass der Einsatz von 100 Prozent erneuerbarer Energien als Antrieb im Kombinierten Verkehr mit schweren Nutzfahrzeugen schon heute möglich ist.



DIE SATTELZUGMASCHINEN WERDEN MIT 100 PROZENT BIOMETHAN AUS RESTSTOFFEN (BIO-CNG) BETRIEBEN.

© Zippel

ERSTEN ERFAHRUNGEN IM TÄGLICHEN BETRIEB

Von den CNG-Sattelzugmaschinen sind die Zippel-Fahrer begeistert und lernen die Fahrzeuge in parallel zum Fahrbetrieb angebotenen Herstellerschulungen immer besser kennen. Hinsichtlich Fahrverhalten und Alltags-tauglichkeit bescheinigten die Fahrer ein „angenehmes Fahren“ ohne Leistungsverlust gegenüber dem Diesel. CNG bedingte Pannen und Ausfälle gab es in der bisherigen Testphase keine und auch die turnusmäßigen Inspektionen verliefen ohne besondere Vorkommnisse. Analog zu den Zippel-Dieselfahrzeugen gab es nur geringe Werkstattkontakte. Auch der Tankvorgang wurde als angenehm empfunden, da es keine Dieselgerüche oder Rückstände gibt.

WEITERE PROJEKTE IM BLICK

Viele positive Kundenanfragen zu den Bio-CNG-Fahrzeugen motivieren die Zippel Group, über eine Ausweitung der CNG-Fahrzeugflotte auch an anderen Standorten nachzudenken.

Für zwei Projekte am Standort Berlin sollen bei positivem Kundenentscheid weitere CNG-Fahrzeuge unter Nutzung der CNG-Fördermöglichkeit beschafft werden. Gemeinsam mit den Partnern Verbio und Gazprom prüft Zippel aktuell die LKW-taugliche CNG-Versorgung. ■



HINSICHTLICH FAHRVERHALTEN UND ALLTAGS-TAUGLICHKEIT BESCHEINIGTEN DIE FAHRER EIN „ANGENEHMES FAHREN“ OHNE LEISTUNGS-VERLUST GEGENÜBER DEM DIESEL.

© Zippel



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

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

Florian Ledeboer
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



IN FOLIE VERPACKT UND DURCH KISTEN
GESCHÜTZT: SO GEHEN SPERRIGE GÜTER
SICHER AUF IHRE LANGE SEEREISE.

Box oder Kiste – Die Kunst der seemäßigen Verpackung

Bei seemäßiger Verpackung von Maschinen und Anlagen nach Übersee denken die meisten wohl zuerst an den Container. Dabei ist der Container nur das Transportmittel für die eigentliche Verpackung – entweder auf dem sogenannten Containerschlitten oder als Kiste.

Ob das Packgut den Empfänger unbeschadet erreicht, hängt neben den Bedingungen innerhalb der logistischen Kette maßgeblich davon ab, mit welcher Sachkunde und Sorgfalt verpackt worden ist. Im Vordergrund steht dabei der Schutz vor Feuchtigkeit, die als Schwitzwasser im Container, als Monsunregen in den Tropen oder als Meerwasser eines über das Schiffsdeck rauschenden Brechers zu Korrosion des Packguts führen kann.

SCHUTZ VOR KORROSION

Viele Güter kommen heute nicht ohne Motorantrieb, Elektrik oder Elektronik aus. Da liegt es auf der Hand, dass mit Ausnahme der Massen- und Schüttgüter praktisch das gesamte Ladungsaufkommen im Überseeverkehr von Korrosion bedroht ist und entsprechend geschützt werden muss.

Was also ist zu tun? Die bereits seit Jahrzehnten bewährte Lösung besteht darin, dass man die Packstücke zusammen mit Trockenmittel komplett in Folie einschweißt. Das Trockenmittel, dessen Edelvariante wohl schon jeder beige packt zu elektronischer Handelsware gesehen hat, bindet die Feuchtigkeit in der miteingeschweißten Luft und erzeugt so innerhalb der Verpackung ein wüstenähnlich trockenes Mikroklima – in der Wüste verdurstet man bekanntlich, aber man verrostet nicht.

FESTGEZURRT AM BODEN

Wie werden diese empfindlichen Güter, ohne die Folie zu beschädigen, heil nach Übersee verfrachtet? An dieser Stelle drängt sich die Idee eines das Packgut schützend umschließenden, transportablen Hohlraums schon fast auf – eine Kiste also, auf deren Boden das Packstück festgezurret und einfoliert auf den Transport gehen kann. Dieser Boden ist wie ein Fundament und kein flaches Brett wie etwa eine Planke. Der Kistenboden trägt nicht nur das Gewicht des Packstücks, sondern bildet mit den darin verbauten Kanthölzern auch die Basis für ein wohldurchdachtes System von Stützelementen, die den Zusammenhalt der Kiste gewährleisten und von außen auf dem Deckel lastende Kräfte in den Boden einleiten. So wird es möglich, dass eine Kiste dem Stapelstauchdruck von einer Tonne per Quadratmeter standhalten kann.

SCHWERGUT-ZERTIFIKAT

Derartige Bodenstrukturen für Schwerstücke mit Nettogewichten von mehr als 30, 50 oder 70 Tonnen erfordern ein großes Know-how. Ihre Statik wird zwar von Computern berechnet, aber der Rest wird von Technikern und Facharbeitern mit jahrelanger Erfahrung geplant und gebaut. Einige wenige Betriebe wie die akf hamburg haben zusätzlich auch ein Schwergut-Zertifikat.

Vor Konstruktion und Fertigung der Verpackung steht das intensive Gespräch mit dem Kunden. Hier wird geprüft, ob für alle Packstücke Maß- und Gewichtsangaben vorliegen, atypische Schwerpunktlagen müssen konstruktiv berücksichtigt, Ort und Lage von Hebe- und Anschlagpunkten anhand technischer Zeichnungen abgeklärt werden. Anschließend steht fest, was anhand der Packmaße auf Schlitten oder was in Kisten zu verpacken ist. Bei einer Mehrzahl von Packstücken ist durch sogenanntes Konsolidieren vorab festzulegen, wie sie räumlich auf Schlitten oder in einer Kiste platzsparend und wirtschaftlich anzuordnen sind.

Trotz sorgfältiger Planung lässt es sich nicht vermeiden, dass sich mitunter erst nach Anlieferung zur Verpackung beim Aufmaß herausstellt, dass Maßangaben fehlerhaft waren und somit nicht wie geplant verpackt werden kann. Dann muss umgehend reagiert werden, um in direkter Abstimmung mit dem Kunden, Spediteur und Reeder eine Verpackungsalternative unter Umständen auch unter Einsatz anderen Equipments entwickeln und fristgerecht zum Ladeschluss bereitstellen zu können.

VERPACKEN AUCH IM CONTAINER

Und wie verpackt man im Container? Der Container als Transportmittel schützt das Packgut nur vor äußeren

mechanischen Einflüssen und ergänzt so die vor Korrosion schützende Verpackung darin. Benötigt wird daher nur ein stabiler Ladungsträger, typischerweise eine Kantholzkonstruktion, der Schlitten oder Container-Rutschboden genannt wird. Auf ihm wird die mit Trockenmittel eingeschweißte Ware gesichert, mit Staplerunterstützung in den Container eingeschoben und dort durch Pallhölzer gesichert.

Die einfache Handhabung erklärt den Siegeszug der Container im Überseeverkehr, lässt aber auch erahnen, warum die Kiste weiterhin ihren festen Platz behauptet: Der Container muss bis zum Empfangsort durchlaufen, da Schlittenware andernfalls völlig ungeschützt den Transportgefahren ausgesetzt wäre. Zudem ist der Container ungeeignet für Zwischen- und Nachlagerungen.

AUSSERHALB DER NORM BLEIBT NUR DIE KISTE

Die Normierung des Containers ist der Schlüssel für seinen Erfolg auf dem Transportmarkt, grenzt ihn aber dort aus, wo sich Ladungsgüter dieser Normierung widersetzen, da sie aufgrund ihrer Maße schlichtweg nicht hineinpassen. An dieser Stelle kommt man dann wieder zurück auf die seemäßige Kistenverpackung und ihre Vorteile. ■



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

Gute Chancen für mehr Binnenschiffsladungen

Mit der Abschaffung der Schifffahrtsabgaben zum Jahreswechsel ergeben sich auch für die Binnenschiffsverkehre des Hamburger Hafens gute Chancen, mehr Ladung per Binnenschiff abzufertigen.

Es war für die Binnenschifffahrt und die Verlagerer aus Industrie und Handel ein erfreulicher Beschluss, der am 8. November 2018 vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im Rahmen der sogenannten Bereinigungssitzung verabschiedet wurde. Mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals und der Mosel entfallen zum Jahreswechsel die Schifffahrtsabgaben auf deutschen Wasserstraßen. Für die Binnenschifffahrt und deren Kunden werden damit jährliche Einsparungen von rund 45 Millionen Euro erzielt. Besonders dringend wurde dieser Beschluss, da die bereits eingeführte Trassenpreisreduzierung für das Schienennetz eine weitere Benachteiligung des Verkehrsträgers Binnenschiff zur Folge gehabt hätte.

WELCHE CHANCEN ERGEBEN SICH FÜR DEN HAMBURGER HAFEN?

Für den Universalhafen Hamburg, in dem alle Arten Güter umgeschlagen werden, ist das Binnenschiff für den Transport von flüssigen und festen Massengütern sowie Projektladungen unverzichtbar und bietet für

Containerverkehre eine gute Ergänzung zum Transport auf Schiene und Straße. Mit rund 11.000 Anläufen im letzten Jahr konnte das Binnenschiff einen Anteil von 11 Prozent im Verkehrsträgermix des Hamburger Hafens erzielen. Damit ist Deutschlands größter Seehafen auch zweitgrößter Binnenhafen.

Möglich wird das durch die Anbindung über die Elbe und das Kanalsystem, insbesondere den Elbe-Seiten- und Mittellandkanal. Während die Ober- und Mittel-Elbe durch die anhaltende Dürreperiode seit dem späten Frühjahr 2018 nicht mehr als Verkehrsweg zur Verfügung steht, gewinnt das Kanalsystem stark an Bedeutung. Der Vorteil des Kanalnetzes liegt zum einen darin, dass auch Gebiete ohne schiffbare natürliche Wasserstraßen erreicht werden, und zum anderen in zuverlässigen Abladebedingungen. Extremes Niedrigwasser, das auf der Elbe und besonders auf dem Rhein in diesem Jahr zu massiven Einschränkungen beim Gütertransport führte, wirkt sich im Kanalsystem kaum aus. Auch in „normalen“ Jahren ist der Elbe-Seitenka-



© HMM

nal mit rund 90 Prozent der Ladungsmenge der wichtigste Verkehrsweg für das Binnenschiff und dient bei Niedrigwasser dann auch als Ersatzweg für die Mittelelbe zwischen Magdeburg und Geesthacht.

Über den Mittelland-Kanal ist der Hamburger Hafen dann weiter mit wichtigen Industriegebieten, wie dem Raum Minden, Hannover, Braunschweig und Magdeburg, verbunden. Weitere Potenziale liegen im westdeutschen Kanalnetz. Aktuell wird unter anderem von Hafen Hamburg Marketing im Projekt „Hamburg-NRW plus“ ermittelt, welche Möglichkeiten sich für eine stärkere Einbindung des Binnenschiffs in Transportketten im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens ergeben. Für mehr als 90 Prozent der Binnenschiffsladungen aus dem Einzugsgebiet des westdeutschen Kanalnetzes fallen bisher Abgaben an, die je nach Ware und Entfernung zwischen fünf und 20 Prozent der gesamten Transportkosten mit dem Binnenschiff ausmachen. Durch den Wegfall dieser Abgaben wird sich die Attraktivität von Gütertransporten per Binnenschiff zwischen Hamburg und westdeutschen Regionen deutlich verbessern.

WIRD DER TRANSPORT PER BINNENSCHIFF AB 2019 GÜNSTIGER?

Ob sich die Gebühreneinsparung in voller Höhe auf den Transportpreis auswirken wird, ist von zahlreichen Faktoren abhängig. So steigen auch in der Binnenschiffahrt Personal- und Treibstoffkosten. Durch die hohe Auslastung des Verkehrsweges führen zudem Engpässe zu Wartezeiten, die den Transport zusätzlich

verteuern. So ergeben sich aus der hohen Verkehrsdichte im Elbe-Seitenkanal in Verbindung mit der Grundinstandsetzung des Westtroges des Schiffshebewerks Scharnebeck und der laufenden Wartung des Osttroges regelmäßige Wartezeiten.

Dennoch gibt die Abschaffung der Abgaben einen größeren Spielraum für wirtschaftlich attraktive Logistiklösungen unter Einbeziehung des Binnenschiffs. Mit der Beseitigung bestehender Engpässe, zum Beispiel dem Ersatzneubau der Schleuse Lüneburg oder der Umsetzung des Gesamtkonzepts Elbe, werden sich die Rahmenbedingungen weiter verbessern. Hier gilt es geduldig zu bleiben, da die Umsetzung vieler Maßnahmen Zeit beansprucht. Der aktuelle Beschluss zum Wegfall der Schifffahrtsabgaben bringt ab dem Jahr 2019 eine verbesserte Situation, die es auch für die Hamburg betreffenden Gütertransporte zu nutzen gilt. Binnenschiffahrt und Verloader erwarten jetzt, dass diese positiven Aussichten nicht durch andere Belastungen für die Transportkette eingeschränkt werden.

Erhöhungen bei Ufergeldern oder Hafententgelten aus dem privatwirtschaftlichen Bereich sollten möglichst nicht erfolgen. Nur so wird es gelingen, dem ökologischen Verkehrsträger Binnenschiff auch die Rolle zukommen zu lassen, die er verdient. Gemeinsam mit anderen Verbänden und Institutionen wird sich die Elbe Allianz e.V. in verschiedenen Gremien für dieses Ziel aktiv einsetzen, um den Gedanken einer Verkehrsverlagerung von der Straße auch umsetzbar zu gestalten. ■

**MEHR LADUNG AUFS
BINNENSCHIFF: DER WEGFALL
DER SCHIFFFAHRTSABGABEN
ERÖFFNET NEUE CHANCEN.**



STAPLERBALLETT VOR DER HALLE:
DIE TEILLADUNGEN FINDEN BEI SACO
DEN WEG IN DEN RICHTIGEN
CONTAINER.

Wir packen das!

Vor der Erfindung des Containers vor etwa 50 Jahren wurden Kartons, Säcke, Paletten, Kisten, Fässer sowie Ballen arbeits- und zeitintensiv von einem Transportmittel auf das nächste geladen. Wer heute in einer der Hallen von Saco Shipping GmbH und ihrer 100-prozentigen Tochter PCH steht, befindet sich zwischen ebenso zahlreichen Verpackungsvarianten – fast wie in alten Zeiten. Doch es gibt deutliche Unterschiede: In den Gängen der acht Hallen flitzen flinke Gabel- und Regalstapler, die einen Großteil der damaligen Arbeit übernehmen; die Ware wird gescannt und elektronisch überwacht.

Bevor ein Container bei Saco be- oder entladen wird, prüfen Mitarbeiter in der sogenannten Hebestelle unter anderem, in welchen Hafen die Ware verschifft werden soll, und gleichen ab, ob es sich beim Anlieferer um einen sogenannten zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (AEO = Authorized Economic Operator) handelt. Letzteres ist eine Sicherheitsvorschrift, die auch die Zollabwicklung unterstützt. Zusammen mit seinen Papieren erhält der LKW-Fahrer dann einen „Pager“, eine elektronische Wartenummer wie es sie auch in einigen Schnellrestaurants gibt. Der gibt ihm das Signal, wenn eine der 40 Rampen für seinen LKW frei ist.

rere Spediteure mit unterschiedlicher Ladung teilen. Denn „Less than Container Load“ (LCL), Ladung, die einen Container nur teilweise ausfüllt, ist das Kerngeschäft. LCL ist eine Art Sammeltransport, der sich für die Beteiligten rechnet, wenn sie die Box allein nicht voll bekommen. Wichtig ist, dass die Zusammenladung immer so erfolgt, dass Transportwege und -zeiten optimiert werden. Während des Transports vom spezialisierten Containerpackbetrieb zum Empfänger findet kein Warenumschatz mehr statt.

NICHTS DARF VERRUTSCHEN

„Manche Lieferanten denken, wenn etwas im Container transportiert wird, benötigt es keine weitere Verpackung“, sagt Andrea Briks, geschäftsführende Gesellschafterin von Saco. „Wir prüfen, ob richtig verpackt wurde, fassen auf Auftrag mehrere kleinere Verpackungen zusammen, folieren und packen bei Bedarf auch neu.“

Neben den äußeren sind innere Faktoren zu beachten. Soll Ladung in einem Container gestapelt werden, muss die Verpackung diesen Stapeldruck aufnehmen können. Deshalb verwenden die Arbeiter beim Bepacken eines Containers als Hilfsmittel Spannplatten, Sperrholz und Holzleisten. Luftsäcke sorgen dafür, dass es keine Hohlräume gibt und nichts verrutscht. „Wir sind ein Reeder ohne Schiff und laufen weltweit über 180 Häfen an“, beschreibt Briks ihr Befrachtungsunternehmen, das sie vor 30 Jahren mitgegründet hat. ■



Unterschiedliche Verpackungsvarianten befinden sich in den Hallen.

MITFAHRGELEGENHEIT IM CONTAINER

Mobiltelefone, Schuhe, Jeans, Badewannen, Autozubehör, Werkzeugmaschinen und sogar flüssige Güter werden per Container verfrachtet. Er schützt die Güter vor äußeren Umwelteinflüssen beim Transport mit allen Verkehrsträgern. Damit die Ware auch innerhalb des Containers sicher verstaut ist und während des Umschlags oder Transports nicht beschädigt wird, müssen sie nach CTU-Packrichtlinien (Cargo Transport Units, also Beförderungseinheiten) sachgemäß verpackt und gesichert werden.

VERSCHIEDENE LADUNGEN TEILEN SICH EINE BOX

Die Herausforderung dabei ist bei Saco, einen 40-Fuß-Container so zu packen, dass möglichst der gesamte Raum ausgewogen genutzt wird, obwohl ihn sich meh-



Auch im Container muss die Ladung gesichert oder extra verpackt werden, um heil am Bestimmungsort anzukommen.

ÜBER MEHRERE STUNDEN MÜSSEN DIE AUTOS BEI ÜBER 50 GRAD CELSIUS ERWÄRMT WERDEN.



Schädlingsfrei nach Australien und Neuseeland

Seit 1. September 2018 müssen Seefrachtsgüter nach Down Under gegen den sogenannten Stinkkäfer behandelt werden. Auf Schädlingsbekämpfung spezialisierte Unternehmen wie JamiroTec begasen an sieben Tagen pro Woche tageszeitunabhängig Container im Hamburger Hafen. Das Multipurpose Terminal Unikai hat eine Lösung zur Wärmebehandlung von Fahrzeugen entwickelt, um den Schädling nicht an Bord von Schiffen zu lassen.

Die marmorierte Baumwanze ist nicht gerade beliebt. Vor allem nicht in Australien. Sie gilt als landwirtschaftlicher Schädling und ist in der Lage, ganze Obstbäume zu vernichten. Die umgangssprachlich Stinkkäfer oder BMSB (englisch brown marmorated stink bug) genannte Art besaugt Früchte und Fruchtanlagen und kann Schimmelpilze auf Nutz- und Zierpflanzen übertragen. Der Stinkkäfer stammt ursprünglich aus Ostasien, wurde aber unter anderem inzwischen auch in Europa, darunter Deutschland, nachgewiesen.

Seit 1. September 2018 müssen daher Seefrachtsgüter nach Australien und Neuseeland gegen die marmorierte Baumwanze behandelt werden. Das hat das Australian Government Department of Agriculture and Water Resources (DAWR) festgelegt – aus Angst, der Schädling könnte eingeschleppt werden.

Damit das nicht passiert, beauftragen Spediteure im Namen ihrer Kunden beispielsweise JamiroTec. Das auf Schädlingsbekämpfung spezialisierte Unternehmen begast an sieben Tagen in der Woche tageszeitunabhängig Container im Hamburger Hafen auf nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zugelassenen Plätzen. „Wir sind verifiziert für Australien“, sagt Prokuristin Claudia Kasig, die bei JamiroTec für das Qualitätsmanagement verantwortlich ist.

FARB- UND GERUCHLOSES GAS

Aktuell begast JamiroTec daher jegliche Waren außer Lebensmittel und Autos, die Deutschland in Richtung Australien oder Neuseeland verlassen, mit dem Mittel Sulfuryldifluorid. Das ist ein farb- und geruchloses Gas, das als Insektizid gegen den Stinkkäfer angewendet wird. An einem Wochenende behandelt JamiroTec im

Hamburger Hafen zwischen 100 und 150 Container. Die Mitarbeiter bekommen pro Auftrag eine Liste der zu begasenden Container, die sie vor Ort auf ihrem Tablet abrufen. „Wir öffnen die Container immer, um zu sehen, ob auch wirklich drin ist, was drin sein soll“, sagt Schädlingsbekämpfer Sven Knief. Bei kalten Temperaturen wie im November werden die Container vor der Begasung beheizt. Das Gas selbst hat eine Temperatur von zirka -110 Grad Celsius. „Wir prüfen daher auch, an welcher Stelle wir das Sulfuryldifluorid einführen, damit Güter wie Fenster mit Holzrahmen keinen Schaden nehmen“, fügt er hinzu.

REGELMÄSSIGE SCHULUNGEN

Die Experten arbeiten immer im Team mit mindestens zwei Personen, sie sind fit und müssen das auch sein. Ob sie körperlich geeignet sind, Atemschutzgeräte zu tragen, wird beispielsweise durch arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz „G 26 Atemschutzgeräte“ festgestellt und überwacht. Darüber hinaus werden sie regelmäßig geschult und weitergebildet. Nur dann ist gewährleistet, dass sie sich und die Umwelt nicht gefährden.

In einen 20-Fuß-Container werden je nach Ware 16 bis 80 g/m³ Gas eingeführt, das 12 oder 24 Stunden wirkt. Danach werden die Container wieder geöffnet und gelüftet. „Wir messen anschließend, ob sie ausreichend ausgegast sind. Sind die vorgegebenen Werte erreicht, geben wir den Container frei“, erläutert Schädlingsbekämpfer Dennis Breitzke. Er vermerkt in der Prüfbescheinigung Dosierung und Zeit. Die Mitarbeiter im Büro stellen dann für die australische Behörde ein Zertifikat mit den Begasungsdaten aus, das sie wöchentlich nach Down Under übermitteln.

KÜHLCONTAINER UMGEBAUT

Von der neuen Vorschrift sind auch Autos betroffen. Eine Herausforderung für die Dienstleister im Hafen wie die Unikai Lagerei- und Speditionsgesellschaft, denn für Fahrzeuge wird die Wärmebehandlung bevorzugt. „Unsere technische Abteilung kam auf die geniale Idee, konventionelle Kühlcontainer in Heizcontainer umzufunktionieren“, sagt Unikai-Geschäftsführer Hartmut Wolberg. Über mehrere Stunden müssen die Autos bei über 50 Grad Celsius erwärmt werden. Mit jeweils drei Messsonden wird festgestellt, dass die Mindesttemperatur überall am Fahrzeug erreicht wird, im Motorraum ebenso wie unter der Fußmatte. Reeferboxen hätten die idealen Abmessungen für Autos, seien grundsätzlich gut isoliert und würden die Luftzirkulation fördern.

KAPAZITÄT ERHÖHEN

Die Boxen können individuell je nach Fahrzeugtyp beheizt werden und sind schnell verfügbar. „Gibt es mal keinen Bedarf, dann können sie gestapelt und weggestaut, letztendlich sogar zurückgebaut und wieder als Kühlcontainer genutzt werden“, fügt Wolberg hinzu.

Derzeit stehen bei Unikai 28 40-Fuß-Heizcontainer auf dem Gelände. Zwischen 1.500 und 2.000 Fahrzeuge werden vor jeder Verladung mit dem Heating-System bearbeitet. „In der ersten Saison haben wir auf diese Weise in Hamburg etwa 16.000 Autos für unsere Ozeanien-Kunden für den Export vorbereitet“, sagt der Unikai-Geschäftsführer. Je nach Bedarf könne die Kapazität durch zusätzliche Heizcontainer erweitert werden.

Für das Team von JamiroTec ist die Vorschrift ebenfalls eine Herausforderung. „Wir kommen von der vollen Auslastung aus der Saison. Wir begasen ja beispielsweise auch Mühlen, komplette Häuser oder Kirchen“, erläutert Kasig. Der Einsatz gegen den Stinkkäfer kommt jetzt noch obendrauf. Und so wundert es nicht, dass JamiroTec weitere Schädlingsbekämpfer, Begasungstechniker und auch Auszubildende für Hamburg sucht. ■



SEITLICH UNTEN FÜHRT DER SCHÄDLINGSBEKÄMPFER DEN GASSCHLAUCH IN DEN ZU BEGASENDEN CONTAINER EIN.

Mehr als Paletten stapeln: Lagern und Veredeln von Nüssen

Advent und Weihnachten – das ist die Zeit, in der Nüsse besonders gern gegessen werden. Die Vielfalt ist groß – ganz vorn dabei sind jetzt aber Hasel- und Walnüsse sowie Mandeln. Jeder Deutsche knabbert laut Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung durchschnittlich 4,7 Kilo Nüsse im Jahr – allerdings nicht nur zu Weihnachten. Die Haselnuss etwa hat auch ganzjährig Saison: Sie wird für Nougat verwendet.

Nüsse haben oft eine weite Reise hinter sich, bevor sie auf dem „bunten Teller“ landen. Während Haselnüsse aus dem Mittelmeerraum stammen, kommen Walnüsse aus Asien und den USA, wo auch die Mandeln herkommen. Die meisten von ihnen erreichen Deutschland daher auf dem Seeweg über Hamburg. Sie werden von Händlern gern außerhalb der hiesigen Wintersaison auf Vorrat gekauft, weil sie dann günstiger sind. Dank ihrer guten Lagerfähigkeit können Nüsse das ganze Jahr gehandelt werden.

AUGE UND NASE FÜR DIE KUNDEN

Was passiert, wenn eine Ladung Nüsse im Hamburger Hafen ankommt? Einer der Dienstleister, der sich um sie kümmert, ist seit über 85 Jahren die Firma Eichholtz. Sie weiß genau, wie mit empfindlichen Lebensmittelrohwaren umzugehen ist – nämlich mit großer Sorgfalt und Fachkenntnis. Damit bedient das familiengeführte Unternehmen eine Nische. Wenn die Ware im Container ankommt, wird sie, nachdem außen das Siegel überprüft wurde, zunächst in Augenschein genommen und auch beschnuppert: „Wir sind die Augen und die Nase unserer Kunden“, sagt Lagermeister Daniel Oeffen. „Der Händler – unser Kunde – vertraut uns.“ Beim Blick in den Container sieht der Lagermeister nicht nur, ob es sich um die richtige Ware handelt, sondern auch, ob die Verpackung aufgeplatzt oder die Ware von Insekten befallen ist. Dabei kommt auch die Kopflampe zum Einsatz, damit ihm nichts im Dunkel des Containers entgeht. Der Geruch verrät ihm, wenn etwas feucht geworden ist.

REINIGUNG KANN WARE RETTEN

Ist alles in Ordnung, kommt die Ware in die Halle, wenn nicht, wird der Kunde informiert. Sind Nüsse beispielsweise von Insekten befallen, können sie durch Reinigung gerettet werden. Auch sonst können Nüsse gereinigt werden, wenn der Kunde es wünscht. Die komplexe Reinigung kann über Windsichter, Siebanlagen, Steinauslesern, Metall und

Magnetabscheidern oder eine X-Ray-Röntgenanlage erfolgen. Bei Bedarf erhält der Kunde ein Muster, mit dem er die Qualität prüfen kann.

Nüsse kommen auch heute noch häufig in Jute-Säcken an – genau solche, wie sie Kinder gern zu Nikolaus sehen. Bis zu 500 solcher Säcke passen in einen 40-Fuß-Container, wenn sie nicht auf Paletten liegen. Für die Lagerung werden sie bei Eichholtz auf Paletten gepackt und foliert. Auch können sie auf andere Paletten – beispielsweise Euro- oder Hygienepaletten – gepackt werden.

EIN EMPFINDLICHES GUT

Da Nüsse meist aus anderen Klimazonen kommen, sind sie entsprechend empfindlich. Sie werden mal in der Schale und mal ohne angeliefert, mal im Ganzen und mal gehackt. Vor allem sind sie hochwertig. Bei Eichholtz werden sie in der warmen Jahreszeit in einer der modernsten Kälteanlagen Europas bei 10 bis 12 Grad Celsius gelagert. Dort befindet sich ein innovatives, mobiles Racksystem. Das sind flexible, höhenverstellbare Regale, die bei der Lagerung eine übermäßige Punktbelastung verhindern und gleichzeitig die Belüftung der Ware deutlich verbessern. „Damit sind wir einzigartig“, sagt Geschäftsführer Jens Gellers. „Wir arbeiten mit Lebensmittelrohstoffen und setzen daher vor allem auf Qualität, Hygiene und Flexibilität. Die Arbeit besteht aus viel mehr als nur Paletten stapeln.“

So wissen die Mitarbeiter bestens über Nüsse und andere Lebensmittel Bescheid, da sie gezielt in Warenkunde geschult werden. Eichholtz erhält regelmäßig die jährlich neu zu erteilende Lebensmittelzertifizierung „IFS“ sowie die Bio- und BioSwiss-Zertifizierungen.

Im Nuss-Lager entspannt sich gerade die Lage. „Unser Lagerbestand an Nüssen geht seit zwei Wochen zurück“, so Daniel Oeffen. Denn: Die meisten weihnachtlichen Süßigkeiten sind bereits produziert. ■



50 BIS 80 KILO SCHWER SIND DIE JUTESÄCKE, IN DENEN NÜSSE AUS DER GANZEN WELT BEI EICHHOLTZ ANGELIEFERT WERDEN.



DIE QUALITÄTSPRÜFUNG ÜBERNIMMT EICHHOLTZ BEI DER ANLIEFERUNG FÜR DIE KUNDEN.

BEI 0 BIS -24 GRAD CELSIUS LAGERN LEBENS-
MITTEL AUS ALLER WELT BEI FRIGO COLDSTORE
LOGISTICS IM HAMBURGER HAFEN.



Eiskaltes Geschäft mit Fisch und Fleisch

Ganz bewusst hat der Kühlhaus-Dienstleister Frigo Coldstore Logistics bei seiner Gründung 1996 den Hamburger Hafen als Standort gewählt, weil er großer Dreh- und Angelpunkt von Gütern mit Ziel in Richtung Osten ist. Im Tiefkühlbereich schlägt das Unternehmen inzwischen in rund vier Wochen 35.000 Paletten um.

Frigo Coldstore Logistics bewirtschaftet im Hamburger Hafen 16.000 Quadratmeter eigene Kühllager mit Kapazitäten von 0 bis -24 Grad Celsius. „Wir verstehen uns als Full Service Supplier in der temperaturgeführten Logistik und lagern, kommissionieren, konfektionieren oder etikettieren dort Lebensmittel aus der ganzen Welt, die dann mit Kühlspeditionen für die Weiterverarbeitung oder direkt an den Einzelhandel ausgeliefert werden“, erzählt Inhaber und Geschäftsführer Florian Redlefsen.

ZU 90 PROZENT IMPORT

Frigo sei zu 90 Prozent ein Import-Kühlhaus. Die rund 85 Mitarbeiter entladen täglich Container mit gefrorenem oder temperiertem Fleisch, Fisch oder Obst und Gemüse aus aller Welt. So erhält der Dienstleister beispielsweise Geflügel aus China, Rindfleisch aus Argentinien und Uruguay, Lamm aus Neuseeland, Gemüse aus Ägypten, Fisch aus Alaska, Kanada und Vietnam sowie Speiseeis aus Produktionsbetrieben in Deutschland zur Verteilung ins Hinterland. „Jede

Hansa Meyer Global
Your Transport Architects



...the one you can rely on.

www.hansameyer.com

The reliable logistics provider of advanced project | NCL | airfreight | general cargo | heavy haul | transport engineering solutions. Worldwide.





AUF DIE TEMPERATUR KOMMT ES AN. KÜHLGÜTER MÖGEN ES UNTERSCHIEDLICH KALT IM LAGER.



Ware muss anders temperiert gelagert werden – Fleisch bei –19 und Eis bei –24 Grad Celsius“, sagt er. Im Tiefkühlbereich schlagen wir in rund vier Wochen 35.000 Paletten um. „Vor zehn Jahren haben wir diese Menge alle acht Wochen gehabt – heute muss dank Globalisierung alles immer schneller gehen“, fügt Redlefsen hinzu.

MÖGLICHT WENIG ENERGIE VERBRAUCHEN

Nachhaltiges Handeln ist dem Geschäftsführer enorm wichtig. Das spiegelt sich bei der Ausrichtung seiner Kühllhäuser wider. So hat Frigo schon vor fünf Jahren auf dem Dach eine Photovoltaik-Anlage installieren lassen. Zudem achtet Redlefsen penibel darauf, dass eigene Ressourcen im Betrieb eingesetzt werden. „Wir recyceln den kompletten Abfall und be- und entstücken unser Lager durch Luftschleieranlagen, um möglichst wenig Energie zu verbrauchen.“ Diese Anlagen drücken die kalte Luft in den Raum zurück, so dass sie nicht verloren geht.

Durch den hohen Umschlag müssen die Türen zum Kühlhaus häufig geöffnet und geschlossen werden. Frigo schult daher seine Mitarbeiter regelmäßig, um sie für energetisches Handeln zu sensibilisieren. „Wenn nur eine Person das Kühlhaus betritt oder verlässt, sollte sie die Personentür benutzen und nicht das große Tor“, erläutert der Geschäftsführer. Verhaltensregeln wie diese würden helfen, Energie zu sparen. Das größte Einsparpotenzial bietet eine moderne Kälteanlage, die Frigo mit dem umwelttechnisch unschädlichen Kältemittel NH₃ (Ammoniak) betreibt. Redlefsen: „Durch den installierten Hybridverflüssiger konnten wir den jährlichen Wasserverbrauch um 15 Millionen Liter reduzieren.“



© Frigo Coldstore Logistics

Florian Redlefsen

Geschäftsführer von Frigo Coldstore Logistics

BIS ZU 48 STUNDEN OHNE STROM

Außerdem funktionieren die Kühllhäuser als eine Art Energiespeicher, indem die Kühlmaschinen nach Rücksprache mit dem Energieversorger für mehrere Stunden im Viertelstundentakt abgeschaltet werden, wenn zu wenig Energie zur Verfügung steht. Die Maschinen werden wieder angestellt, wenn Stromüberschuss auf dem Markt ist. „Die Kühllhäuser können bis zu 48 Stunden ohne Strom auskommen. Sollte die Temperatur aber auf über –18 Grad Celsius steigen, springen die Aggregate automatisch an“, sagt er. Den Hamburger Hafen als Standort hat der Kühlhaus-Dienstleister bei seiner Gründung 1996 bewusst gewählt, weil er großer Dreh- und Angelpunkt von Gütern mit Ziel in Richtung Osten ist. „Die Hinterlandanbindung per Bahn und Feederschiff ist optimal“, lobt Redlefsen. Und natürlich sei Hamburg eine große Metropole, die an sich schon viele Waren benötigt. ■

Gut versichert ans Ziel

In Zeiten des Onlinehandels hat nahezu jeder schon unliebsame Erfahrung mit nicht zugestellten Paketen, kaputtem Inhalt oder leeren Verpackungen gemacht. Was in der Logistik zum Endverbraucher passiert, kann auch in der großen Logistik schiefgehen. Verlader und Spediteure sind nur dann auf der sicheren Seite, wenn sie eine Warentransportversicherung abschließen.

„Die Anzahl der Transportschäden ist gestiegen“, sagt Sara Paul, Geschäftsführerin der Assekuradeurgesellschaft Assekuranz-Kontor Geschwister Schlosser GmbH. Ladungen werden vertauscht oder bei der falschen Temperatur transportiert. Grund dafür seien oft sprachliche Barrieren, da viele Fahrer aus dem Ausland kommen.

Außerdem wird der Diebstahl von LKW-Fracht zu einem immer größeren Problem für die Wirtschaft. Sogenannte „Planenschlitzer“ rauben nachts parkende Lastwagen aus, ohne dass der schlafende Fahrer das bemerkt. Um den Dieben auf die Schliche zu kommen, hat die Polizei bereits Sondereinsatzgruppen ins Leben gerufen. Unfälle, Naturgewalten, schlechte Verpackungen, unzureichende Ladungssicherung, Feuchtigkeitsschäden oder andere Transportschäden kommen natürlich auch dazu.

„Vielen Verladern ist dabei nicht bewusst, dass sie am Ende möglicherweise allein auf dem Schaden sitzen bleiben“, erklärt Sina Schlosser, Prokuristin des Versicherungsmaklers Speditions-Assekuranz. Oft gilt nur eine begrenzte Haftung für den Fuhrbetrieb bis maximal 1,25 Millionen Euro. Der Schadensersatz wird über das Ladungsgewicht errechnet. Dabei kommt die „Kunstwährung“ Sonderziehungsrechte (SZR) ins Spiel. Bei LKW-Transporten stehen jedem Kilo Ladung 8,33 Sonderziehungsrechte gegenüber, etwa rund 10 Euro. Bei leichten Gütern mit hohem Wert, wie Mobiltelefonen oder elektronischen Geräten, ist damit nur ein Bruchteil des Schadens abgegolten. Bei Seefrachtbeförderungen liegt die Regelhaftung sogar nur bei 2 SZR je Kilogramm des Rohgewichts der Sendung, sprich etwa 2,40 Euro.

Noch komplizierter wird es, wenn der Verlader ein Fuhrunternehmen aus dem Ausland beauftragt hat. Hier gelten andere Rahmenbedingungen und bei einem La-

dungsverlust gibt es am Ende oft gar keine Entschädigung.

KOSTEN BEI 0,1 PROZENT DES WARENWERTS

Die Versicherungsexpertinnen raten daher dazu, entweder selbst oder über den Spediteur eine Transportversicherung abzuschließen. Diese zahle unabhängig davon, wer an Verlust, Havarie oder Beschädigung des Transportguts schuld ist. „Die Verlader verlassen sich oft auf die Spediteure“, weiß Sara Paul aus Erfahrung. Die Kosten für die Transportversicherung sind überschaubar. Sie betragen 0,1 Prozent des Warenwerts. Dabei bieten die Versicherungen verschiedene Modelle an. Die Einzeltransportdeckung lohnt sich eher für Kunden, die nicht so häufig Güter versenden. Bei einer pauschalen Versicherung entfällt die einzelne Anmeldung der Transporte. „Manche Schäden und Ladungsverluste könnten vermieden werden, wenn die Verlader bei der Wahl des Logistikers mehr auf die Qualität als nur auf den Preis achten würden“, sind sich die beiden Versicherungskauffrauen sicher. Mehr und mehr trieben auch Fake-Frachtführer im Internet ihr Unwesen. „Bevor ein Unternehmen seine Ware einem Fuhrunternehmen anvertraut, sollte seine Vertrauenswürdigkeit unbedingt geprüft werden, zum Beispiel durch Handelsregister und Steuernummer“, so Sara Paul.

DER DECKUNGSUMFANG DER WARENTRANSPORTVERSICHERUNG IM ÜBERBLICK:

Feuer, Verlust, Diebstahl, Beschädigung, Vandalismus, Nässe, Feuchtigkeit, höhere Gewalt, Transportmittelunfall, Hitze, Korrosion, Verderb, Kontamination (Geruch, Farbe, Beschaffenheit), unabwendbare Ereignisse (Raubüberfall) sowie Güterfolgeschäden ■



Sara Paul

Geschäftsführerin der Assekuradeurgesellschaft Assekuranz-Kontor Geschwister Schlosser GmbH

Sina Schlosser

Prokuristin des Versicherungsmaklers Speditions-Assekuranz.

Die älteste Versicherung der Welt

Verloren gegangene Schiffsladungen bewegten bereits 3000 vor Christus phönizische Händler dazu, sich zu Schutzgemeinschaften zusammenzuschließen und ihren Mitgliedern den Schaden zu ersetzen. Eine verbindliche Rechtsgrundlage zum Schutz von Warentransporten schuf der babylonische König Hammurabi um 1750 vor Christus. Er erließ ein Gesetz, wonach sich alle Teilnehmer einer Karawane dazu vertraglich verpflichteten, dass der dem Einzelnen während der Reise durch Raub oder Überfall entstandene Schaden gemeinsam getragen werde. Damit gilt die Transportversicherung als älteste Versicherung der Welt.



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

Schreibt mir unter: facebook.com/ppickhuben

PETER PICKHUBENS PINNWAND



Peter macht sich vor Ort über den Brexit schlau

Wie wird wohl London nach einem möglichen Brexit aussehen? Ein Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union wird Auswirkungen auf viele Bereiche haben. Um sich direkt an der Quelle zu informieren, hat sich Peter für ein Wochenende auf nach London gemacht. Neben der Besichtigung des Big Bens und des Westminster Abbeys hat er auch an einer Tour im Tower of London teilgenommen. Was ihm besonders gut gefallen hat war, dass die Themse mitten durch die Stadt fließt und ein Teil von ihr ist. London kann gar nicht ohne die Themse. Es ist ganz ähnlich wie in Hamburg. Ohne Elbe geht gar nichts! Etwa 1.000 Unternehmen in Hamburg stehen mit britischen Firmen in engen Geschäftsbeziehungen. 17,5 Prozent der hiesigen Wirtschaftsleistung soll nach einer EU-Studie vom Brexit betroffen sein. Besonders auf den Zoll kommen neue Herausforderungen zu, da deutlich mehr Kontrollen durchgeführt werden müssen.



GROSSER ANDRANG AM EVENTCONTAINER IN BERLIN

Zum Tag der Deutschen Einheit präsentierte sich Hamburg beim großen Fest in Berlin. 600.000 Besucher nutzten die Gelegenheit, über die Feiermeile zu bummeln. Mit dabei: Peter Pickhuben und der Eventcontainer von Häfen Hamburg Marketing. Der Ausstellungscontainer „Eine Box bewegt die Welt“ fand großes Interesse. Das Team von Häfen Hamburg Marketing konnte die vielen Besucher im Jubiläumsjahr „50 Jahre Container in Hamburg“ für den Hafen und das Thema Container interessieren. Auch der Erste Bürgermeister Peter Tschentscher nahm sich viel Zeit für einen Besuch der beiden Ausstellungscontainer. Die Besucher waren vor allem von dem Container-Quiz begeistert. Zu gewinnen gab es zum Beispiel Honig von Bienen aus dem Hafen oder einen Original-Seesack, gefüllt mit Leckereien aus der Speicherstadt.



EUROPAS MODERNSTES FEUERWEHRSCHIFF IM HAMBURGER HAFEN

Europas innovativstes Feuerwehrschiiff ist ab jetzt im Hamburger Hafen im Einsatz. Die „Branddirektor Westphal“ setzt ganz neue Maßstäbe sowohl mit ihrer Größe als auch mit ihrer eingebauten High-End-Technik. Das Flaggschiiff bietet Platz für bis zu 32 Arbeitskräfte und schafft bis zu zwölf Knoten, also mehr als 22 Stundenkilometer. Mit einer Länge von 43,50 Meter und einer Breite von 9,80 Meter ist sie das größte Feuerlöschboot in der Geschichte der Hamburger Feuerwehr. Ein großer Vorteil ist die multifunktionale Konzipierung des Schiiffes. So kann es nicht nur bei der Feuerwehr, sondern auch bei der Brückenprüfung, technischen Hilfeleistungen oder in der Personenrettung eingesetzt werden. Auch im Vergleich zum europäischen Standard ist das Schiiff hoch entwickelt. Die Wasserwerfer spritzen bis zu 180 Meter weit und 110 Meter hoch, da bis zu 120.000 Liter Wasser pro Minute gepumpt werden können. Damit könnte das Feuerwehrschiiff locker über Köhlbrandbrücke spritzen. Für die Umwelt tut das Schiiff auch etwas, da es eine hochmoderne Filteranlage mit Rußpartikelfilter und Katalysator zur Abgasreinigung besitzt.



© HHM



© HHM

„Alles klar, Herr Kommissar!“

18.10.18 – Hinter diesem Datum stand an jenem unwirtschaftlichen Donnerstag eine geheimnisvolle Mission: Peter Pickhuben hatte sich als Polizeischüler ausgegeben und inspizierte quasi inkognito die „Elbe 27“ – ein kleines historisches Schiiff der Wasserpolizei. Was war passiert? Der Verein für ehemalige WS-Barkassen hatte angeboten, die Möglichkeiten des Polizeischiiffes im Hamburger Hafen und in der Speicherstadt auszuloten – ein großer Spaß für Peter. Er stellte fest, dass die „Elbe 27“ ideal ist für Besuchergruppen zwischen 16 und 20 Personen – gern mit behördlichem Bezug, Privatleute oder speziell an Hafen und historischen Schiiffen Interessierte. Die Barkasse ist zwar sehr einfach ausgestattet (O-Ton Peter: „Ich sage nur Pump-WC, aber da steh' beziehungsweise flieg' ich eh drüber – Hauptsache bio“). Doch das und andere Details machen auch gleichzeitig den enormen Charme der Barkasse aus. Und dann die Crew! Im Gegensatz zum Wetter war diese überhaupt nicht unwirtschaftlich. Buchbar sind Fahrten ab zwei Stunden, Wünsche zur Route können – sofern machbar – berücksichtigt werden. Weitere Infos auf der Homepage des Vereins: ws-barkassen.de.

Peters Fazit: „Alles klar, Herr Kommissar!“

Hafen Hamburg Marketing startet neues EU-Projekt „COMBINE“

Ein neues EU-Projekt hat Hafen Hamburg Marketing zusammen mit seinen Mitgliedern initiiert. Das Projekt COMBINE dient dazu, den Kombinierten Verkehr (KV) in der Ostseeregion zu verbessern, und den Transport kostengünstiger und umweltfreundlicher zu gestalten. Adina Cailliaux von Hafen Hamburg Marketing (HHM) hat den Projektantrag federführend gestellt und erläutert das Vorhaben:

Wann und wo wird das Projekt genau stattfinden?

Cailliaux: Das Projekt umfasst die Ostseeregion und somit alle Länder, die ihr angrenzen. Es wird zwischen Januar 2019 und Juni 2021 durchgeführt.

Was ist das Ziel?

Cailliaux: Ziel des von Hafen Hamburg Marketing geleiteten Projektes ist, den Kombinierten Verkehr in der Ostseeregion zu stärken. Dafür müssen wir uns zuerst einen Marktüberblick verschaffen und die Marktpotenziale in der Ostseeregion definieren. Es gilt insbesondere, den Einsatz sowie effizienzsteigernde Maßnahmen neuer Verlade- und Transporttechnologien (Lang-LKW, Platooning) zu berücksichtigen. Platooning bedeutet, dass zwei oder mehrere Fahrzeuge eine Fahrzeugreihe bilden und dem ersten Fahrzeug automatisch folgen.

Inwiefern ist COMBINE eine Innovation?

Cailliaux: Die weitere Digitalisierung, zum Beispiel automatisierte Truck- und/oder Rail-Gate-Lösungen, sowie neue horizontale Ladungstechnologien wie Megaswing oder RailRunner bieten Ansatzpunkte einer Kostenreduktion im Umschlagbetrieb und somit in der KV-

Kette. Das Projekt kann diese Innovationen vorantreiben. Die Herausforderung für COMBINE liegt darin, den Kombinierten Verkehr unter Berücksichtigung neuer Markttrends zu stärken, ohne dabei eine Rückverlagerung von Gütern auf die Straße zu bewirken.

Was wird COMBINE verändern?

Cailliaux: COMBINE fokussiert die Stär-

kung des Kombinierten Verkehrs durch effizienzsteigernde Maßnahmen bei Umschlagstellen sowie bei Vor- und Nachlaufverkehren im Ostseeraum. Der Einsatz neuer Technologien im Vor- und Nachlauf und beim Umschlag sowie der Aufbau geeigneter Geschäftsmodelle und die Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen tragen zu einem wettbewerbsfähigen Kombinierten Verkehr bei.

Was sind die nächsten Schritte?

Cailliaux: Das Projekt wurde genehmigt und wir befinden uns jetzt in der finalen Vertragslegung mit dem Baltic Sea Region Programme. Im Idealfall startet das Projekt im Januar 2019 mit der Implementierung.



Adina Cailliaux
Projektmanagerin bei Hafen Hamburg Marketing

Info:

Budget	3,49 Mio. Euro
Beteiligte Partner aus Deutschland	Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr, Hamburgisches WeltWirtschafts-Institut, Hafen Hamburg Marketing
Unterstützer	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Hamburg Port Authority
Teilnehmende Länder	Belgien, Deutschland, Dänemark, Finnland, Litauen, Lettland, Polen, Schweden

Impressum

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

Herausgeber: Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe Dezember 2018:** Bengt van Beuningen, Karin Lengenfelder, Etta Weiner, Réka Blunck, Hafen Hamburg Marketing e.V., ELBREKLAME GmbH

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe Dezember 2018:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, www.elbreklame.de ■ **Layout, Ausgabe Dezember:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH

■ **Druck, Ausgabe Dezember 2018:** Schipplack + Winkler Printmedien ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe Dezember 2018:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH holger.grabsch@elbreklame.de

■ **Englische Adaption, Ausgabe Dezember 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.

ALLE VERBINDUNGEN AUF EINEN BLICK IM CONNECTION COMPASS

DAS NEUE ABFAHRTENVERZEICHNIS DES LOGISTIK-
STANDORTS HAMBURG

JETZT MEDIADATEN 2019 ANFORDERN!

Der „Port of Hamburg Connection Compass“ bietet einen Überblick über mehr als 100 Liniendienste, die Hamburg direkt mit Häfen in 30 Fahrtgebieten auf sechs Kontinenten verbinden.

Neu an Bord: Über 2.000 Containerzugverbindungen sowie Binnenschiffsverkehre mit dem Binnenland.

Weitere Informationen: hafen-hamburg.de/connectioncompass
oder über unseren Medienpartner ELBREKLAME:
holger.grabsch@elbreklame.de



BEI UNS LERNEN BOXEN FLIEGEN

50

50 JAHRE
CONTAINER
50 JAHRE
ERFAHRUNG



○→ Seit 50 Jahren werden an den Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG Container umgeschlagen. Auch in der Zukunft bleibt die HHLA ein zuverlässiger Dienstleister für die Industrienation Deutschland.

HHLA