

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Ende 2016 ist für Buss Schluss

Der Hamburger Traditionsbetrieb muss wohl für Olympia weichen



Foto: HHW/Lindner

Das Buss Hansa Terminal ist eine der wenigen Multipurpose-Anlagen im Hamburger Hafen

Die Planungen für die Ausrichtung der Olympischen Spiele sind in die heiße Phase getreten. Bis zum Sommer soll die Behörde für Bau- und Stadtentwicklung ein Konzept vorlegen, wie der Neubau der Sportstätten realisiert werden soll und welche Hafenbetriebe dafür verlagert werden müssen. Noch ist nichts entschieden, aber es zeichnet sich ab, dass vor allem die Buss-Gruppe mit ihrem Buss Hansa Terminal und dem Buss Ross Terminal der Neukonzeption zum Opfer fallen. Ende 2016 läuft dort der Pachtvertrag auf. Die Fläche ist das Herzstück im ursprünglichen Erweiterungsgebiet Centralterminal Steinwerder (CTS).

Das Gelände umfasst knapp 25 Hektar. Rund 200 eigene und 150 Arbeiter von Fremdfirmen sind dort beschäftigt, darunter viele von der TSR Recycling GmbH (TSR). Dass Teile der Fläche von Buss quasi an TSR untervermietet sind, sei

ein veraltetes Geschäftsmodell, dass man im Hafen nicht mehr so gerne sehe, heißt es dabei aus Kreisen der Hamburg Port Authority.

Verlagert werden müssen die Betriebe Unikai, das Frucht- und Kühl- sowie das Überseezentrum,

die derzeit rund 100 Hektar belegen. Die Stadt lässt an der Notwendigkeit dieser Maßnahme keinen Zweifel. Auch ohne Olympia solle es als ein Kernstück der Stadtentwicklung (Sprung über die Elbe) zu einer Verlagerung kommen. Seite 4

Alternativen gesucht

Neue Treibstoffe für Schiffsantriebe sind nach Ansicht des DNV GL derzeit nicht in Sicht. *S. 8*

Die Messe ruft

Die transport logistic wird ab dem 5. Mai wieder Zentrum der Verkehrswirtschaft sein. *S. 10*

Touraround

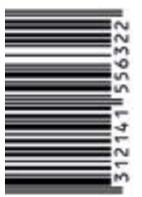
Die Hamburger Niederlassung von Ancotrans schreibt erstmals schwarze Zahlen. *S. 16*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

die rot-grüne Koalition in Hamburg steht. Und mit ihr ein Koalitionsvertrag, dem die befürchteten unnötigen Logistik-Restriktionen fehlen. Die Grünen tolerieren die Fahrrinnenanpassung der Elbe und alle weiteren wichtigen Verkehrs- und Ausbauprojekte wie die EUROGATE-Westerweiterung oder die Hafenuferspange.

Grüne Komponenten findet man in ausgeweiteten umweltbezogenen Tarifen: Schadstoffärmere Schiffe sollen mehr Rabatt erhalten, technisch überholte Dreckschleudern und Lokomotiven ohne Rußfilter höhere Abgaben zahlen. Am Athabaskakai soll zudem eine Landstromanlage für Containerschiffe errichtet werden. Ein teures Prestigeprojekt.

Zur A26 heißt es nur, dass auch die Westtrasse gebaut werden soll, ungeachtet der Drohung des NABUs, das Projekt vor dem Verwaltungsgericht zu beklagen. Die Verhandlungen mit der Wirtschaftsbehörde werden zu einem ersten Lackmустest für Rot-grün.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles Seite

Neues HPA-Schiff	3
Hamburgs Olympioplanungen	4
Alternative Schiffstreibstoffe	6
Hoffen auf Schleusenreubau	8
transport logistic	10



Wirtschaft Seite

Neue Gesetze nerven VHS	12
VTG verzockt sich	13
Bock & Schulte vs. Schimmel	14
Ancotrans schafft Turnaround	16

Recht & Geld Seite

Bildrechte von Mitarbeitern	18
-----------------------------	----



Essen Seite

Marend	20
--------	----



DVD Seite

Die Entdeckung der Unendlichkeit	21
----------------------------------	----

Personal Seite

Veränderungen in Firmen	22
-------------------------	----

Impressum 22

Meldungen
Wichtiges aus Stadt und Land 23

Wieder ein Schiff für die HPA

Die „Hafenaufsicht“ verfügt über einen besonders umweltfreundlichen Antrieb



Annika Timmann taufte im Beisein von Hafenkapitän Jörg Pollmann, Jens Meier und Frank Horch das Schiff

Die Hamburg Port Authority (HPA) rüstet ihre Flotte weiter auf. Innerhalb weniger Wochen stellte sie ein zweites neues Schiff in Dienst. Die „Hafenaufsicht“ wird künftig für Kontrollfahrten im Hafen eingesetzt. Am Morgen der Schiffstaufe, dem Tag unmittelbar nach dem schweren Orkan Ende März, hätte sie dies gleich an der gegenüber liegenden Elbphilharmonie tun können, wo der Sturm Teile eines Baugerüsts ins Wasser gefegt hatte.

Denn es ist die Hauptaufgabe von Kapitän Gunnar Brandt, in den Hafenbecken zu kontrollieren, ob alle Schiffe sicher vertäut sind, kein Treibgut im Wasser schwimmt oder Anlagen beschädigt wurden. Falls er fündig wird, kann er mit einem kleinen Kran auch einzelne Teile an Bord hieven.

Die „Hafenaufsicht“ ist 16,80 Meter lang und 4,60 Meter breit. Der MAN-Dieselmotor beschleunigt sie auf bis zu 13 Knoten und gilt als besonders emissionsarm. Im Inneren gibt es neueste Technik: Ein elektrohydraulisches Ruder kombiniert mit einem Bugstrahlruder sorgen für optimale Manövrierfähigkeit, Radar und elektronische Seekarten sind natürlich auch an Bord. Das Schiff

löst die „Grodan“ ab, die künftig zu anderen Inspektionsfahrten eingesetzt wird, und wurde bei der Hermann Barthel GmbH in Derben gebaut. Es war bereits

die siebte Auslieferung der sachsen-anhaltinischen Schiffswerft in den letzten Jahren. Der Bau kostete lediglich 934.000 Euro.

Text: Matthias Soyka



Die „Hafenaufsicht“ soll ihrem Namen alle Ehre machen

Verlagerung auch eine Chance

Mit dem Umzug etlicher Hafenbetriebe könnte eine Modernisierung einhergehen



Animation: HPA

Ganz so dürfte es am Ende nicht aussehen: Die 50er Schuppen rechts oben sind denkmalgeschützt

Eins machte Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz unlängst unmissverständlich klar: Die Verlagerung der Hafenbetriebe wird kommen, egal ob Olympia kommt oder nicht. Die Stadt versteht die Bewerbung um die Spiele als stadtentwicklungspolitisches Beschleunigungsprogramm. Der lange gehegte Wunsch des Sprungs über die Elbe mit dem Zusammenwachsen der HafenCity mit der Veddel und Wilhelmsburg könnte so gelingen. Die eindeutige Aussage aus den Reihen der Politik lässt nun auch der Phantasie in den Hafenbetrieben freien Lauf.

Klar scheint zu sein, dass es keine 1:1-Verlagerung geben wird. Zum einen stehen keine kurzfristig verfügbaren Flächen in der Größe von 100 Hektar zur Verfügung. Einzig am Grevenhofkai befindet sich eine kleine Fläche. Zum anderen war das von der HHLA betriebene Überseezentrum schon seit langem defizitär. Es könnte in Teilen an den bestehenden Containerterminals aufgehen. Das Kühl- und Fruchtzentrum der HHLA ist seit dem geänderten Transportverfahren der Reedereien in Containern statt in Stückgutfrachtern quasi beschäftigungslos. Der wichtigste Betrieb, der verlagert werden müsste, ist Unikai. Das Unternehmen gehört zu 51 Prozent der HHLA und zu 49 Prozent der

Reederei Grimaldi. In Spitzenzeiten arbeiten auf dem gesamten Areal bis zu 1.000 Mitarbeiter. Autos, Container und RoRo-Ladung werden hier umgeschlagen. Doch wohin mit Unikai?

Stadt schuf einfach vollendete Tatsachen

2008 hatte die HPA auf Steinwerder im Auftrag der Wirtschaftsbehörde etliche Hafenbetriebe aus langfristigen Pachtverträgen heraus gekauft. Allein Buss soll 118 Millionen Euro dafür erhalten haben. Ursprünglich sollte eine große zusammenhängende Fläche von über 120 Hektar durch die Verfüllung mehrerer kleiner Hafenbe-

cken geschaffen werden, um dort ein Containerterminal zu schaffen. Doch wenige Monate später torpedierte die Lehman-Krise die hoch fliegenden Pläne. Nun sollte ein großes Vielweckterminal entstehen. Die Investorensuche verlief schleppend. Die Pachtverträge mit Buss wurden kurzfristig verlängert.

Doch dann beschloss Wirtschaftssenator Frank Horch, am Kaiser-Wilhelm-Hafen, quasi im Herzen des CTS-Geländes, ein drittes Kreuzfahrtterminal (CC3) zu errichten. Es wird Mitte Juni eingeweiht. Damit war eine große Lösung am CTS erst einmal vom Tisch.

Das CC3 soll zudem eine zentrale Rolle während der Olym-

pischen Spiele einnehmen. Hier sollen mehrere Kreuzfahrtschiffe anlegen und Besucher nah an die Stadien bringen. Bisher ist das CC3 für 15 Jahre, also bis 2030, konzipiert. Dann hätten sich die Baukosten von knapp 75 Millionen Euro, in die auch die Aufwendungen für den Rückbau eingerechnet sind, amortisiert. Eine Planung sieht vor, dass das Olympiastadion später als Kreuzfahrtterminal genutzt werden könnte. In der HPA überlegt man deshalb, ob man die über 2.000 Parkplätze am CC3 nach dessen Abbruch nicht auch zur Autoverladung nutzen könnte.

Voll automatisiertes Autoterminal möglich

Hier wären ohnehin kompakte Lösungen möglich. Ein Autoverladerterminal, etwa nach dem Vorbild der VW Autostadt in Wolfsburg, wäre vorstellbar. Am Kleinen Grasbrook verloren gegangene Flächen in der Breite könnten am CTS in der Höhe durch den Bau eines Parkhauses zurück gewonnen werden. Voll automatisiert hätte

der Hamburger Hafen damit weltweit ein Alleinstellungsmerkmal.

Das zweite Problem, das die Planer nun haben, ist der Faktor Zeit. Eine Verfüllung der Hafenbecken am CTS würde ein Planfeststellungsverfahren notwendig machen. Allein dies würde mindestens zwei Jahre dauern. Zusammen mit den Ausschreibungsverfahren würde kaum vor 2019 mit einem Aufspülen der Fläche begonnen werden können, die Verlagerung könnte frühestens 2021 beginnen. Dann müssten die Sportstätten und die Verkehrsverbindungen wie die U-Bahn aber schon längst im Bau sein. Dagegen sei die Rechtslage bei Buss erfreulich eindeutig, heißt es von Seiten der Stadt.

Johann Killinger, Eigentümer der Buss-Gruppe, hofft immer noch auf ein Einsehen innerhalb des Senats. „Es würde für den Hamburger Hafen einen schweren Verlust bedeuten, wenn einer der wenigen Multipurpose-Umschlagbetriebe gehen müsste“, sagte er. Buss hatte zuletzt durch die Ansiedlung des Kranbauers Liebherr zu punkten versucht, der neben Rostock, wo er

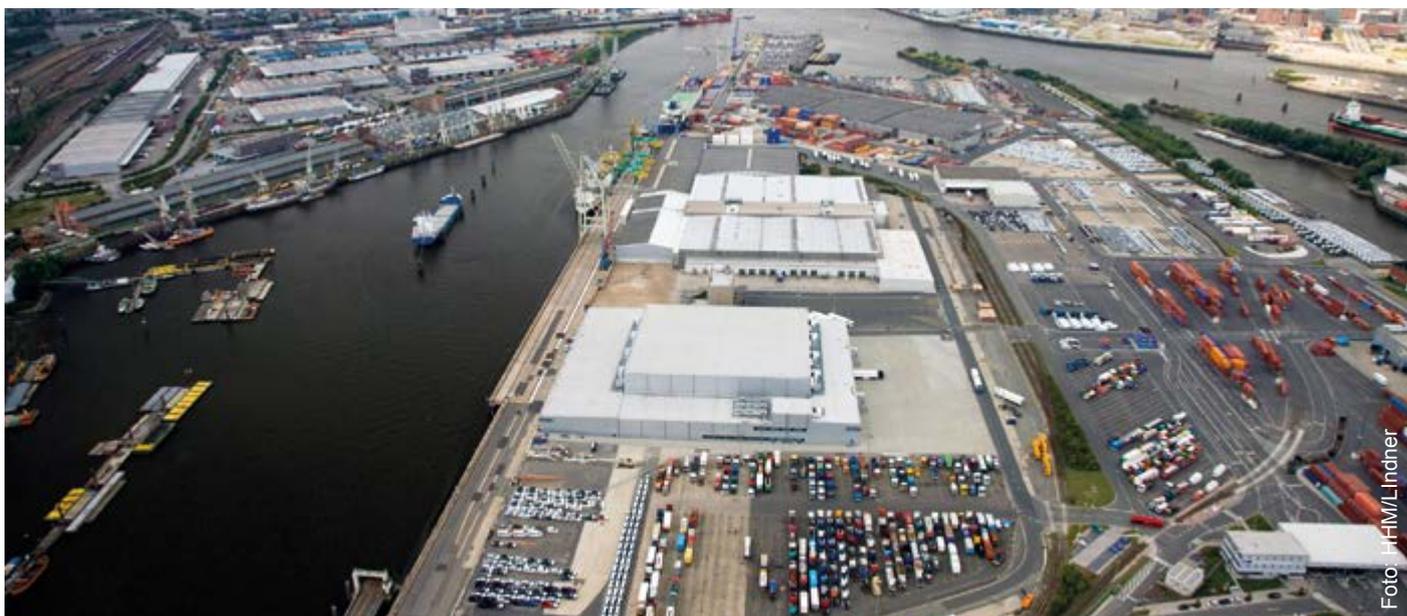
rund 1.000 Mitarbeiter beschäftigt, ein zweites Standbein sucht und mit Buss am Hansa Terminal kooperieren wollte.

Mit dem Abräumen der Flächen am Roß- und Oderhafen wäre Buss am Standort Hamburg, wo immerhin der Hauptsitz ist, aber noch nicht völlig verschwunden. Es sei durchaus möglich, dass Buss später an einem anderen Standort wieder den Betrieb aufnehmen könnte, heißt es

Zufahrt zum Veddeler Damm auf dem Prüfstand

Die Planer wollen in den nächsten Wochen weitere Ideen sammeln. Auch in Sachen Verkehrsführung. Auf dem Prüfstand dürfte u.a. die östliche Zufahrt zum Veddeler Damm stehen. Kaum vorstellbar, dass die mäandrische Anbindung über die Rampenstraße, ein Relikt aus alten Freihafenzeiten, noch von Dauer sein dürfte. Über 10.000 Lkws fahren hier täglich – direkt neben Olympia – in den Hafen. Stattdessen wäre ein Brückenschlag zur A255 denkbar.

Text: Matthias Soyka



Der O'Swaldkai mit den Lagerhallen des HHLA Frucht- und Kühlzentrums und dem Unikai-Gelände

Opfert der Senat die Hafengebahn?

Rangierbahnhof Hamburg-Süd soll zu Olympia-Parkplatz werden



Foto: HHLA

Neue Mercedes-Limousinen werden am O'Swaldkai Richtung Südamerika verladen

Im Hamburger Hafen wächst die Sorge, dass der Senat die Zukunft des Hamburger Hafens auf dem Altar der Olympia-Bewerbung opfert. Aufgeschreckt wurden die Hafenbetriebe nicht nur durch diverse despektierliche Bemerkungen von Senatsmitgliedern bezüglich einzelner Hafenbetriebe, die, wie aus Hafenkreisen zu hören war, „offensichtlich von galoppierender Unkenntnis durch alle Reihen“ gekennzeichnet waren. Für Unmut bei der HHLA sorgt auch, dass Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) mit der Reederei Grimaldi separat über eine Verlagerung des gemeinsamen Unternehmens UNIKAI verhandelt.

Grimaldi ist zu 49 Prozent an der UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH Hamburg beteiligt, die HHLA zu 51 Prozent. In Spitzenzeiten arbeiten hier bis zu 1.000 Beschäftigte. Für den Bau der Olympia-Sportstätten müsste der O'Swaldkai, auf dem neben UNIKAI 90 Untermieter angesiedelt sind und 190.000 Fahrzeuge pro Jahr verschifft werden, abgeräumt werden. Doch für die insgesamt über 100 Hektar stehen nur Ausweichflächen von rund 40 Hektar zur Verfügung. Zudem beharrt die HHLA darauf, dass UNIKAI und das Frucht- und Kühlzentrum (siehe Seite 12) in Kombination erhalten bleiben, da sich durch den

gemeinsamen Umschlag Synergien in Höhe von jährlich mehreren Millionen Euro ergeben.

HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters hat diesbezüglich den Vertretern des Senats erklärt, dass er hier eindeutig allen Aktionären und nicht dem Hauptanteilseigner, der Stadt, verpflichtet sei.

Rangierbahnhof zum Parkplatz für Olympia umfunktionieren

Neben den Aussagen von Horch und Staatsrat Holstein haben auch Ideen des Oberbaudirektors Jörn Walter für Irritationen gesorgt. Der soll der HPA einen Prüfauftrag gegeben haben, als Parkplät-

ze für das geplante internationale Medienzentrum, das südlich des O'Swaldkais in den historischen 50er-Schuppen untergebracht werden soll, die Bahnflächen südlich des Veddel Damms heranzuziehen. In Rede steht ein Rückbau auf ein bis zwei Gleise. Diese sind jedoch Teil des Rangierbahnhofs Hamburg-Süd und somit Herzstück der Bahndistribution, der eine Kernfunktion bei der Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens zukommt.

Auch bei der Finanzierung der Olympia-Bewerbung scheint es abenteuerliche Vorstellungen gegeben haben. Ein Senatsentwurf soll zum Inhalt gehabt haben, dass

die Kosten für die Umsiedlung der Hafенbetriebe von der Hamburg Port Authority (HPA) übernommen werden sollen. Diese jedoch wird seit jeher von der Finanzbehörde alimentiert, da sie auch so schon diverse Aufgaben übernimmt (z.B. Hochwasserschutz, Straßenbau), denen keine Einnahmen gegenüber stehen, und somit defizitär ist.

Widersprüchliche Aussagen zu Verlagerungsplänen

Aufgeschreckt wurde die Hafенwirtschaft nicht zuletzt durch Aussagen des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz (SPD) und Walters (entgegen einer schriftlichen Erklärung vom 27. Februar), wonach der Kleine Grasbrook so oder so abgeräumt werde, egal ob Olympia kommt oder nicht.

Die Reaktion des UVHH kam prompt. Die Vereinigung der Hamburger Hafенbetriebe hat einen Neun-Punkte Forderungskatalog zur Olympia-Bewerbung verabschiedet:

1. Rechtsverbindliche Zusicherung, dass die Umsetzung der Olympiaplanungen erst nach dem Zuschlag des IOC 2017 erfolgt.
2. Betriebsverlagerungen erst nach dem IOC-Entscheid.
3. Bei Nutzungsverlagerungen vor 2017 und ablehnendem IOC-Entscheid Rückführung der Flächen in die Hafennutzung.
4. Keine Finanzierung von Betriebsverlagerungen aus HPA-Etat.
5. Beschränkung der Olympia-Planung für Nicht-Hafenzwecke nach den Spielen 2024 auf die Flächen O'Swaldkai/Überseezentrum.

6. Zusicherung an alle Hafенbetriebe, die Kosten für eine Verlagerung voll zu übernehmen und eine Ersatzfläche in gleicher Größe und Qualität bereit zu stellen, ähnlich wie dies der HLLA am 5. Februar schriftlich zugestanden worden war.
7. Keine Beeinträchtigungen der angrenzenden Hafенbetriebe nach Olympia durch eine Wohnbebauung.
8. Frühzeitige Einbindung der Hafенwirtschaft in die Verkehrsplanung.
9. Anlieferung von Baumaterial auf dem Wasserweg.

UVHH will gleiche Zusicherungen wie die HHLA

Darüber hinaus gelten laut Bonz die früheren Forderungen, wie etwa die Entschädigung der Hafенbetriebe für Investitionen, die sie bis zum IOC-Entscheid tätigen, um den laufenden Betrieb aufrecht zu erhalten. Die HHLA etwa hat neue Containerbrücken für UNIKAI geordert. Sie sollen 2016 aufgestellt werden.

Wirtschaftssenator Horch hat mittlerweile in einem Interview erklärt, dass die Hafенbetriebe nicht vor 2017 verlagert werden. Da zuletzt jedoch selbst schriftliche Zusagen der Wirtschaftsbehörde gegenüber den Umweltverbänden nicht eingehalten wurden, wird in Hafенkreisen massiv angezweifelt, inwieweit das Wort des Senators noch gilt. Schließlich soll auch die Buss-Gruppe im vergangenen Jahr ein Schreiben von Horch erhalten haben, wonach der Senat darauf hofft, dass das Unternehmen der Stadt noch lange erhalten bleibt. Mittlerweile sind die Pachtverträge für das Buss Hansa Terminal

und das Rosshafen Terminal zum Ende nächsten Jahres gekündigt.

Wie sehr das Verhältnis zwischen Stadt und Hafенwirtschaft derzeit gestört ist, wird auch aus diesem Skandal deutlich: Ein leitender Mitarbeiter der Umweltbehörde hat eineinhalb Jahre lang den Fortgang der Planung zur Westerweiterung von EUROGATE durch überzogene Forderungen behindert. Insgesamt musste das Unternehmen drei zusätzliche Lärmemissionsgutachten vorlegen, bis auffiel, dass die Einlassungen eines privaten Beschwerdeführers gegen das Projekt wörtlich mit den Auflagen der BSU übereinstimmten. Letztlich waren der beide Personen ein und dieselbe.

6 Millionen Euro Mehrkosten für Reedereien

Für den Hafен ist dies fatal, da mit der Westerweiterung auch der Ausbau des Drehkreises vor dem Waltershofer Hafен auf 600 Meter Durchmesser verbunden ist. Derzeit muss für das Drehen der bis zu 400 Meter langen Containerschiffe in dem 450-Meter-Drehkreis stets ein zusätzlicher dritter Schlepper angefordert werden. Die Zusatzkosten pro Einparkvorgang belaufen sich auf 6.000 Euro. Hochgerechnet ergibt sich damit ein jährlicher Verlust für die Reedereien von rund 6 Millionen Euro.

Doch damit nicht genug: Die HPA hat in den vergangenen beiden Jahren das Ausbaggern der Liegebecken massiv vernachlässigt. Allein im Waltershofer Hafен sollen Teilbereiche um bis zu drei Meter versandt sein, so dass die Großschiffe bei Niedrigwasser nicht mehr voll beladen werden können.

Text: Matthias Soyka

„Hier droht Wettbewerbsverzerrung“

Sallaum Lines sieht sich als einer der Verlierer von Hamburgs Olympia-Bewerbung



Foto: Sallaum Lines

Einer der acht RoRo-Frachter der Sallaum Lines, die Hamburg regelmäßig anlaufen

Die Verunsicherung ist groß im Hamburger Hafen. Viele Betriebe sehen sich durch die Bewerbung Hamburgs für die Olympischen Spiele 2024/2028 in ihrer Existenz gefährdet. Doch während alle nur auf die eigentlichen Hafenbetriebe schauen, die verlagert werden sollen, sind auch die Kunden dieser direkt betroffenen Unternehmen in großer Sorge. So auch Kay Lemcke, Geschäftsführer der Sallaum Lines Germany GmbH mit Hauptsitz in Dubai. Von der großen Bäckerstraße aus managt sein Team die Verschiffung von jährlich bis zu 25.000 Fahrzeugen Richtung Westafrika über das Buss Hansa-Terminal. Seit klar ist, dass die HPA den Ende 2016 auslaufenden Pachtvertrag nicht verlängern wird, muss Lemcke Alternativen finden. Und die sind alle nicht verlockend.

Denn bislang haben nur die Betriebe der HHLA von der Stadt eine schriftliche Zusicherung erhalten, dass ihre auf dem Kleinen Grasbrook angesiedelten Betriebe einen adäquaten Ersatz ohne finanziellen Nachteil erhalten werden. Dazu zählt unter u.a. die UNIKAI Lagerei- und Speditionsgesellschaft mbH, die zu 49 Prozent auch der neapolitanischen Grimaldi-Reederei gehört. Hierbei handelt es sich um die größte auf rollende Verladungen spezialisierte Anlage im Hamburger Hafen. Und Grimaldi ist der direkte Konkurrent von Sallaum Lines.

Seit den achtziger Jahren betreibt der Inhaber und Namensgeber, Ibrahim Sallaum, sein Geschäft mit der rollenden Ladung, vom einfachen Pkw bis hin zu komplexen High & Heavy-Spezialfahrzeugen. Der Reederei sind fünf Speditionen in Deutschland, der Schweiz und Belgien angeschlossen.

Der Liniendienst bietet seinen Kunden von Hamburg aus einen regelmäßigen Dienst mit zwei bis drei monatlichen Abfahrten Richtung Westafrika und in das östliche Mittelmeer. Im Gegensatz zu Hamburg betreibt man in Antwerpen ein eigenes Terminal mit einer

Fläche von 250.000 Quadratmetern und ein bis drei wöchentlichen Abfahrten.

Lemcke steckt nun in einem Dilemma: „Der anspruchsvolle Umstand, dass Hamburg ein Tidehafen ist, begrenzt uns bei der Auswahl möglicher Alternativen. Unsere PCTC-Tonnage mit einer durchschnittlichen Kapazität von bis zu 5.000 Fahrzeugen benötigt einen Tiefgang von acht Metern und eine möglichst flache Kaimauer – idealerweise mit einem Piereinschnitt für die Heckrampe.“

Ein Smart Port sollte sich auch dadurch auszeichnen, dass die oh-

nehin schon wenigen RoRo-fähigen Terminals ihren Fortbestand halten und technisch den Bedürfnissen der Industrie anpassen, meint er weiter. Hafen und Politik mögen bedenken, welche Folgen die Fokussierung auf die Planung weiterer Container-Terminals nach 2008 mit sich gebracht hat.

Unklare Prozesse verhindern zielgerichtetes Handeln

„Grundsätzlich schätzen wir die Idee Olympia, kritisieren aber die Umsetzung und den Vorwand, unabhängig, ob Hamburg den Zuschlag erhalten wird, den bereits beschlossenen Sprung über die Elbe und die damit verbundene Verdrängung des Hafens aus dem Stadtbild Hamburg umzusetzen. Es sind unklare Prozesse, die uns ein zielgerichtetes Planen und

konsequentes Handeln unmöglich machen.“

Die Kundschaft, Spediteure, Terminalmitarbeiter, Stauer, Hafendienstleister und Zulieferfirmen begrüßten den fairen Wettbewerb mindestens zweier RoRo-Liniendienste. „Sicherlich könnten wir den Standort Hamburg an einen anderen deutschen Seehafen verlegen, doch dann würden unsere Kunden tatsächlich einer Monopolstellung in Hamburg ausgesetzt sein.“ Das wäre Wettbewerbsverzerrung.

Doch Lemcke bleibt optimistisch: „Es ist eine unserer Stärken, flexibel auf ein sich stetig änderndes Marktumfeld zu reagieren. Und wir sind zuversichtlich, dass die Stimmen der hinter den Hafenerbetrieben stehenden Arbeitgeber noch lauter gehört werden.“

Text: Matthias Soyka



Kay Lemcke mit Kundin

DIE FAMILIE WÄCHST WEITER !



Seit Anfang 2015 haben wir insgesamt 30 neue, eigene LKW der Schadstoffklasse EURO 6 auf die Straßen gebracht. Damit disponieren wir nun mehr als 100 Fahrzeuge am Standort Hamburg.

Wir sind europaweit tätig und bedienen jeden Hafen, der gewünscht wird. Mit eigenen Niederlassungen in Deutschland, Dänemark und Schweden sind wir ihr Partner. Für weitere Informationen folgen sie uns auf Facebook (ANCOTRANS GmbH) oder besuchen sie unsere Internetseite www.ancotrans.de



Alles Banane

Im HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum werden Südfrüchte fast automatisch umgeschlagen



Fotos: SLH

Am Kai legen neben Container- und Kühlschiffen auch Barge mit Containerumfuhren an

Wenn die Stadt Hamburg in den kommenden Jahren den Kleinen Grasbrook für die Sportstätten der Olympischen Spiele abräumt, ist es um einen Betrieb besonders schade: Das HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum am O`Swaldkai, das zu 49 Prozent auch der Antwerpener SEA-invest-Gruppe gehört. Hier steht eine erst 2009 für 35 Millionen Euro errichtete Halle, die zum Modernsten zählt, was es weltweit im Fruchtschlag gibt. Und nach einem Einbruch in 2010 hat der Umschlag auch wieder deutlich zugelegt. Er stieg allein 2014 um fast 15 Prozent.

„Wir schlagen rund die Hälfte des deutschen Bananenimports um“, berichtet Geschäftsführer Axel Hoeckrich. Von den rund 540.000 Tonnen, die hier jährlich ausgeladen und zwischengelagert werden, sind über 80 Prozent Bananen. Der Rest besteht aus Ananas, Trauben, Äpfeln, Zitronen und Kartoffeln. Das Besondere an der Anlage ist, dass sie weitgehend automatisch funktioniert. Dabei ist es eigentlich egal, ob die Ladung in konventionellen Frachtern oder wie zuletzt immer häufiger in Containern importiert

wird. Rund 25.000 TEU bewegen die HHLA-Mitarbeiter per anno.

Mindestens einmal pro Woche läuft ein

Frachter des Seatrade-Rayo-Dienstes aus dem ecuadorianischen Guayaquil ein, der neben 80 Containern vornehm-

lich Palettenware bringt. Hinzu kommt ein reiner Containerfrachter des Maersk-Ecubex-Service. Doch es passiert auch immer wieder, dass Container von den übrigen Hamburger Terminals per Barge oder sogar per Lkw aus Bremerhaven angeliefert werden. Denn viele der Abnehmer sitzen nicht weit weg von Hamburg, am nächsten das Edeka-Fruchtcenter Nord, das mit auf dem benachbarten Unikai-Gelände liegt.

Alle namhaften Importeure außer Chiquita, die über Bremerha-



Axel Hoeckrich vor der Steueranlage

ven umschlagen, zählen zum Kundenstamm des HHLA Fruchtzentrums. Sie schätzen den perfekten Ablauf und die kurzen Wege auf der Anlage. Gerade diese sind besonders wichtig, da Früchte recht Temperatur-anfällig sind. „Bananen beispielsweise sollten immer bei 13,7 Grad transportiert werden, dann reifen sie nicht“, sagt Hoeckrich. Schließlich würden die Früchte im grünen Zustand verladen und nach einer maximal einwöchigen Zwischenlagerung auf dem HHLA-Terminal in Reifehäusern noch einmal vier Tage in den verkaufsfertigen Zustand gebracht.

Deshalb sei es so wichtig, so Hoeckrich, dass die Ware schnell aus dem Frachtraum oder den Containern in den Kühlraum gelangt. Große Acht-Tonnen-Gabelstapler, die bis zu vier Paletten gleichzeitig bewegen können, setzen dabei die Ware in der Annahme auf eine zweite Palette mit RFID-Transmitter. Über ein Fördersystem werden die Paletten nach dem Einscannen und der Erstprüfung, ob nicht doch ein Teil der Ware oder Verpackung schadhaf ist, automatisch in die Kühlung des Hochregallagers mit seinen fünf Etagen bewegt.

Dabei ist jede Charge mit Barcodes versehen, aus denen heraus ersicht-

lich ist, bei welchem Packhaus in Übersee sie auf den Weg gebracht wurde. Die Rückverfolgbarkeit sei für die Lebensmittelsicherheit wichtig, erläutert Hoeckrich. Viele Kunden legten



Das Herz der Anlage: Das vollautomatische Kühlager

größten Wert darauf, dass die Ware aus anerkannten guten Häusern stamme und nicht etwa von Erzeugern komme, die mit hier nicht zugelassenen Pestiziden arbeiteten. Die Ware wird im HHLA-Fruchtzentrum von den

Abnehmern direkt abgeholt. Bis zu 350 Paletten in der Stunde können an den 15 Lkw-Rampen von den 32 Mitarbeitern verladen werden. In Spitzenzeiten werden sie allerdings von bis zu 70

Kräften des Gesamthafenbetriebs ergänzt, die bis zu 180 Lkws am Tag abfertigen können.

Vor einigen Jahren freilich war die Zahl der festen Mitarbeiter noch erheblich höher. 75 waren es 2009, aber dann

kam die Krise, und der Trend zur Containerisierung hielt auch im Fruchttransport Einzug. Viele konventionelle Bananenfrachter wurden verschrottet, Container an ihre direkten Bestimmungsorte umgeroutet. Manch HHLA-Kunde in Oslo oder Göteborg ging so verloren. Das Unternehmen reagierte mit einer Umstrukturierung und Personalabbau. Einige Schuppen wurden an die benachbarten HHLA Logistik und Unikai GmbH vermietet. Jetzt gibt es noch zwei Hallen mit insgesamt 20.000 Palettenplätzen.

150.000 Quadratmeter umfasst das Gelände, davon hat allein Schuppen 43 rund 50.000 Quadratmeter. Wenn diese nun verlagert werden sollen, bräuhete die HHLA vergleichbar große Hallen und eine mindestens 400 Meter lange Kaikante. „Wir sind nun einmal ein Seehafen-Terminal“, fasst es Hoeckrich zusammen. Der Wasseranschluss sei da unabdingbar. Und noch eine Besonderheit kennzeichnet das Frucht- und Kühlzentrum: Die räumliche Nähe zu anderen HHLA-Unternehmen wie etwa UNIKAI. „Wir können vielfach Synergien nutzen“, betont Hoeckrich. „Darauf wollen wir auch nach einem möglichen Umzug nicht verzichten.“

Text: Matthias Soyka