

# Logistik am Zug

Die Hamburger Containerterminals werden groß ausgebaut. Die Logistik muss nun mit MEHRWERTDIENSTEN nachziehen. Sonst wird der einst so belebte Hafen ein reiner Umschlagplatz.

Von Stefan Klein

Zum Jahresende läuft der Hamburger Hafen noch mal so richtig auf Hochtouren. Dann kommen *just in time* die vor allem in Asien gefertigten Weihnachtsgeschenke in recht unromantischen Containern statt auf Schlitten. Auch chinesisches Feuerwerk landet hier in Massen und darf nicht lange auf den Terminals stehenbleiben. An den Tankterminals geht es indes verhältnismäßig ruhig zu.

So ist es nicht verwunderlich, dass der Container- den Massengutumschlag im Hamburger Hafen beflügelt von dem Jahresend-Run immer weiter hinter sich lässt. 2004 waren schon zwei Drittel des Gesamtumschlags von 115 Millionen Tonnen containerisiert. Für das Jahr 2005 wird ein Umschlagsergebnis von annähernd 8 Millionen Standardcontainern (TEU) erwartet – das ist rund eine Million mehr als noch vor einem Jahr.

Die vier Containerterminals, die derzeit eine Umschlagkapazität von gerade mal 8,5 Millionen TEU aufweisen, müssen dringend ausgebaut werden. Die Stadt Hamburg will dafür laut ihrem 2005 aufgestellten Hafententwicklungsplan 730 Millionen Euro in bestehende und neue Containerterminals investieren, hinzu kommen die noch höheren Eigenanteile der beiden großen Terminalbetreiber HHLA und Eurogate für die Terminaltechnik und -infrastruktur. Mit vereinten Kräften sollen bis 2015 Umschlagkapazitäten von 18 Millionen TEU/Jahr entstehen.

## Tanklager muss weg

Die Interessen anderer Hafenunternehmen müssen hinter dem Container-Boom zurückstehen. Das Tanklager von Bominflot am Petroleumhafen zum Beispiel muss sich infolge der Westerweiterung des Eurogate-Terminals wohl einen neuen

Standort suchen. Dabei sind die Tanks derzeit komplett gefüllt: mit insgesamt 240.000 Kubikmetern Mineralölen für die Seeschiffsversorgung und gefährlichen Chemikalien wie Paraxylol. Wie man den Inhalt am geschicktesten an einen neuen Standort bzw. zu Abnehmern bekommt, weiß man bei Bominflot noch nicht. Die gut im Beton verankerten Tanks, deren ältester noch aus dem Ersten Weltkrieg stammt, können jedenfalls nicht mit umziehen.

Eurogate-Chef Emanuel Schiffer hat es eilig mit dem Umzug: „Wir brauchen unsere beiden neuen Liegeplätze möglichst schnell.“ Die Hamburg Port Authority (HPA), in der die Hansestadt in diesem Jahr alle ihre Hafentaktivitäten professionell gebündelt hat, versucht derzeit, die bestmögliche Lösung für die Beteiligten zu finden. Mit dem Hinweis auf ein „laufendes Verfahren“ hält man sich dort aber bedeckt. Fakt ist, dass



So soll das Hamburger Eurogate-Terminal im Jahr 2009 aussehen. Das Tanklager von Bominflot muss der Westerweiterung weichen, das von Dupeg (im Bild links) bekommt eine neue Landanbindung.

durch die im Hafententwicklungsplan zugesagte Westerweiterung auch das Tankterminal der Dupeg betroffen ist: Dieses würde landseitig komplett an das Eurogate-Terminal grenzen. „Straßen- und Gleisanbindung für das Tank-Terminal müssen selbstverständlich sichergestellt werden“, so HPA-Sprecher Carsten Schwill. Das ist wohl nur in Form eines Tunnels möglich.

## Mehrbedarf an Lagerflächen

Die exorbitanten Umschlagzuwächse auf den Containerterminals ziehen auch einen Mehrbedarf an Logistikflächen nach sich. Verschiedene Stimmen wie Heinz Papenhagen vom Unternehmensverband Hafen Hamburg sehen hier ein zunehmendes Missverhältnis. Im Dezember fiel mit leichter Verzögerung immerhin der Startschuss für das Güterverkehrszentrum (GVZ) Altenwerder. Dieses schließt sich direkt an den gleichnamigen Containerterminal an, eben jenen, der mit seinen automatischen Containerfahrzeugen als der modernste Umschlagplatz der Welt gilt. Zunächst baut der Immobilienspezialist Buss Lagerhallen mit einer Gesamtfläche von insgesamt 35.000 m<sup>2</sup>. Diese werden dann weitervermietet, sie können bei Bedarf auch für den Gefahrgutumschlag nachgerüstet werden.

## Zentrale Begasung

Außerdem ist auf dem GVZ-Gelände neben einer Tankreinigung eine Begasungshalle von der niederländischen Firma EcO<sub>2</sub> geplant. Dort können 10.000 Container im Jahr mit einem Verfahren behandelt werden, das auf den Einsatz giftiger Gase wie Methylbromid, dessen Einsatz ab Mitte 2006 ohnehin verboten ist, verzichtet. Stattdessen wird die nach dem *International Standard for Phytosanitary Measures* (ISPM) geforderte Schädlingsfreiheit der Holzverpackungen durch Veränderungen von Sauerstoffgehalt und Temperatur erreicht. EcO<sub>2</sub> hat, um auf die nötige Auslastung zu kommen, Verträge mit den großen Terminalbetreibern, die ihre Begasungen

GbV-Seminare bei uns  
inklusive aktueller  
ADR/RID, Hand-outs  
und Verpflegung!

