

Studienreise Hamburg

Freitag, den 6. September 2013, von 12 – 13.30 Uhr,

Mittagessen bei den St.Pauli-Landungsbrücken – Begrüssung durch Werner Gliem (Teil 1)

Mit dem vom deutschen Bundestag verabschiedeten Gesetz zur Aufhebung des Freihafens Hamburg, welches am 1. Januar 2013 in Kraft trat, ging in der grössten Hafenstadt Deutschland eine Ära zu Ende. Der Stadtstaat an der Elbe, bereits zum wilhelminischen Deutschen Reich gehörend, konnte 1888 seine althergebrachten Handelsfreiheiten in die neue Zeit des Nationalstaates hinüberretten, indem ein Zollfreigebiet errichtet wurde. Auf diesem Gelände wurde übrigens auch die heute unter Denkmalschutz stehende Speicherstadt gebaut.



Zu Beginn des 21. Jahrhunderts existieren zumindest innerhalb Europas seit Jahrzehnten keine Zollgrenzen mehr und vieles deutet daraufhin, dass mit immer mehr Staaten und Staatengemeinschaften Freihandelsabkommen abschliessen. Die Nachteile durch die ehemals aufwändigen Kontrollen des Leer- und Durchgangsverkehrs – wie etwa Lastwagenkolonnen – wurden von den Anwohnern und Pendlern zunehmend als Belästigung empfunden. Diese Kontrollen an der Freizonengrenze sind nun hinfällig geworden. Einige wenige administrative Hürden bleiben gleichwohl bestehen. So sind Waren, welche in die EU eingeführt werden, unmittelbar nach Ankunft im Hamburger Hafen einer zollrechtlichen Überprüfung unterworfen. Speditionsunternehmen können zollrechtliche Vereinfachungen im Warenabwicklungsverkehr beantragen.

Der Logistik-Leiter-Club Schweiz wird in einem der Restaurants der berühmten St.-Pauli-Landungsbrücken von Werner Gliem, dem Geschäftsführer der Logistik-Initiative Hamburg (LIH), begrüsst. Die Hamburger Politik identifizierte nicht nur die eigentliche Hafenwirtschaft, sondern die noch viel zahlreicher Speditions- und Logistikdienstleister sowie die damit verbundenen Services als räumliche Zusammenballung von Unternehmen mit ähnlichen Merkmalen und Kompetenzfeldern, die es zu stärken gelte. Dieser so genannte «Cluster» wird von der Hamburger Wirtschaftsbehörde betreut und animiert die LIH-Mitglieder zu projektbezogener Zusammenarbeit. (mehr dazu im Interview in der Nr. 4-2013 der Zeitschrift GS1-Network).

Freitag, den 6. September 2013, von 14 – 18.00 Uhr,

Besuch Hafen-Lager-Service GmbH – Führung durch Geschäftsführer Eric Danker (Teil 1 a)

Nach dem Mittagessen folgt erstmals der Zugang mit dem Reisecar ins weitläufige Gebiet des Hamburger Hafengeländes. Nicht zu den Containerschiffen, sondern zu den Containern selbst. Mit dem Besuch des Umschlags- und Lagereunternehmens Hafen-Lager-Service GmbH (HLS) ist kurzfristig Ersatz zum ursprünglich vom Programm angekündigten Einblick in die internationale Spedition der Firma Green Delta Shipping organisiert worden. Die HLS ist eines von mehreren Unternehmen im Umkreis des weitläufigen Hamburger Hafens, das sich auf das Vorbereiten von



Containerladungen, auf den Umschlag von Schwergut, das Verpacken von Verladungseinheiten nach Kundenwunsch und auf so genannte Projekt-Verladungen spezialisiert hat.

Vor dem Betreten des Firmengeländes werden der Besuchergruppe aus der Schweiz orange leuchtende Überzugsjacken verteilt. Wenn die uns nur sehen! Greifstapler sausen behände herum und fassen hie und da einen 40-Fuss-Container, um ihn flugs darauf auf einem andern Stellplatz zu verschieben und

aufeinander zu stapeln. Schnell geht das, als würden Gulliver's Riesen Lego spielen.

Die HLS-Fachkräfte kennen sich gut aus mit dem Containerverlad nicht homogener Güter. Das seegerechte Verpacken von Kisten, Paletten oder sperriger, schwerer Güter will gründlich gelernt sein.

Viel Geschick und Erfahrung braucht es hier. Gemäss Danker gibt es keine Software, die automatisch einen Stauplan entwirft, der gewährleisten könnte, dass auch Gütern mit heterogenen Eigenschaften formabschliessend und stoss sicher im Container eingepackt werden. «Die Kopfarbeit ist immer noch unverzichtbar», sagt HLS-Geschäftsführer Eric Danker. Das fachgerechte Packen von Kisten und Paletten in Sammelgutcontainern sei hinsichtlich der Sicherheit des Land- und Seetransports nicht zu unterschätzen: «Ein Container ist keine Garage, sondern ein Behältnis, in dem Kräfte entstehen können.» Wenn auf hoher See die Kräfte mit einem Faktor 0,8 der Normfallbeschleunigung auftreten, können schnell einmal Belastungsgrenzen erreicht werden. Werden Ladungen im Container nicht gesichert, kann es passieren, dass sich Objekte verselbständigen und mit hoher Wucht gegen die Containerwand prallen. Die Ladung muss also durch eine geeignete Ladungssicherung (beispielsweise Bänder, die Zugkräfte aufnehmen) oder durch weiches, flexibles und formschlüssiges Material (wie etwa Luftsäcke mit einer Polyäthylen-Beschichtung nach aussen und einer papierbeschichteten Innenseite) erreicht werden.

Spezielle Verladeaufträge

Besondere Vorsicht ist geboten bei der Annahme von Schwergut für den Seecontainer-Verlad. Die Spezialisten von HLS müssen deshalb den Containerboden mit Holzbrettern verstärken, damit die Druckbelastung keinen Schaden zufügen kann. Denn die Belastung pro m^2 durch das Transportgut ist entscheidend, nicht dessen absolutes Gewicht. Als Faustregel gelten beim Verlad von Schwergut rund 2 Tonnen pro Laufmeter. Damit gelangt auch eine schwere Kabelrolle sicher und unbeschädigt an ihren Bestimmungsort.

Ein weiteres wichtiges Geschäftsfeld des Unternehmens ist der so genannte Projektverlad. Darunter sind Aufträge zu verstehen, die über eine standardisierte Speditionsabwicklung hinausgehen und einen erhöhten Planungs-, Kalkulations- und Beratungsaufwand bedürfen. Vor allem der Maschinen-, Anlage- und Kraftwerksbau ist auf den fachgerechten Verlad ihrer teuren Unikate angewiesen. Denn oft haben diese zu transportierenden Teile aussergewöhnliche Ladungsabmessungen und müssen teilweise demontiert und nach der Fracht wieder zusammengefügt werden.

Chemie und Lebensmittel

Das Schwesterunternehmen TCS Transchem Services GmbH bewirtschaftet rund 10'000 m^2 Quadratmeter überdachte Hallenfläche. Die ebenfalls anfangs der 90er-Jahre gegründete TCS lagert

pharmazeutische Grundstoffe, Aroma- und Zusatzstoffe der Lebensmittelindustrie. Danker spricht von einem eingelagerten Versicherungswert von 24 Mio. Euro. Häufig müssen diese Produkte temperaturgeführt gelagert werden und unterstehen strengen Branchenstandards und Anforderungen seitens der Behörden. Deswegen werden die TCS-Lager häufig von Inspektoren und Auditoren der Hersteller besucht. «Wir sind häufig ein



Teil der Zertifizierung, welche unsere Kunden durchlaufen müssen», erläutert Danker. Dementsprechend verfügt das Unternehmen über HACCP- und GMP-Zertifikate. Auf dem Firmengelände werden Hallen auch an spezialisierte Transportverpackungsfirmen vermietet. Für die Anbindung des Stückgutverkehrs im Hinterlandverkehr arbeitet das Firmenkonglomerat HCS-TCS mit der Cargo-Trans-Logistik AG in Homberg zusammen.

Text

Manuel Fischer