



Welt am Sonntag Hamburg, 11.09.2022, Nr. 37, S. 2 / Ressort: Hamburg

Rubrik: HAMBURG

## Welthandel im Stillstand

**Die globalen Transportketten sind schwer gestört. In ihrer Leitzentrale optimiert die Reederei Hapag-Lloyd ihre globalen Liniendienste. Und hadert dabei vor allem mit dem Heimathafen Hamburg**  
Olaf Preuß

Axel Werth kennt die Welt, seit Jahrzehnten fährt er zur See, seit 1991 für Hapag-Lloyd. In diesen Wochen aber hat der Kapitän die Schiffsbrücke gegen einen Großraum am Hamburger Ballindamm getauscht. Für vier bis fünf Monate arbeitet Werth (63) im Network Operations Center in der Zentrale der größten deutschen Reederei, bevor er wieder an Bord geht. Von hier aus überwacht und analysiert Hapag-Lloyd sämtliche Bewegungen seiner Schiffe und Container - um die Abläufe pünktlicher und effizienter zu machen. "Ich habe hier alle 243 Schiffe im Überblick, die aktuell für Hapag-Lloyd fahren", sagt Werth vor seinem Bildschirm.

Mehr Transparenz, mehr Übersicht über das, was auf den Schiffen und in den Häfen geschieht - das war in den vergangenen Jahrzehnten wohl noch nie so wichtig wie seit Beginn der Pandemie Anfang 2020. Durch eine zunächst extrem hohe Nachfrage nach Konsumgütern in vielen Ländern, aber auch wegen coronabedingter Ausfälle und Schließungen von Häfen wie dem chinesischen Shanghai sind die globalen Lieferketten gestört, Schiffe überbucht, Containertransporte um Wochen verspätet. Für die arbeitsteilige Weltwirtschaft ist das eine schwere Bürde. "In den beobachteten Wartebereichen ist erstmals der Stau in der Nordsee am gravierendsten", berichtete diese Woche das Kiel Institut für Weltwirtschaft. "Deutlich über zwei Prozent der globalen Frachtkapazität steht dort still und kann weder be- noch entladen werden."

Hapag-Lloyd, aber auch andere führende Linienreedereien und Betreiber von Hafenterminals versuchen, die globale Logistik auch durch bessere digitale Übersicht zu verbessern (siehe Text unten auf dieser Seite). Ein internationales Hafensymposium berät unter anderem darüber am kommenden Donnerstag in der Handelskammer Hamburg.

Im Network Operations Center von Hapag-Lloyd geht es auch darum, die jeweils optimale Route und Geschwindigkeit für die Schiffe zu kontrollieren. Erfahrene Kapitäne wie Werth gleichen den Kurs und das Tempo der Schiffe mit der im Fahrplan vorgesehenen Ankunftszeit in den Häfen ab. Die "Chacabuco" zum Beispiel, ein Frachter mit rund 5500 Containereinheiten (TEU) Kapazität, fährt auf seiner Route von Hamburg über den Atlantik ins mexikanische Veracruz das richtige Tempo auf dem richtigen Kurs, sagt Werth vor seinem Computerbildschirm. Dort sieht er das Schiff als Symbol auf einer Seekarte: "Wir beurteilen von hier aus die Reisen der Schiffe aus nautischer Sicht. Von einem externen Dienstleister bekommen wir und auch die Besatzungen hydro-meteorologische Daten über die Wetter- und Strömungsentwicklung auf den jeweiligen Fahrtrouten", erklärt er. "Wenn ich Abweichungen sehe, vor allem, wenn ein Schiff zu schnell fährt, nehme ich Kontakt mit dem Kapitän auf und erfrage den Grund." Von der Leitzentrale in Hamburg aus könne man die Schiffsbewegungen in einem größeren Zusammenhang beurteilen als von der Schiffsbrücke aus: "Ideal für den Brennstoffverbrauch und für die Lebensdauer der Systeme an Bord ist es, wenn ein Schiff möglichst konstant die gleiche Geschwindigkeit fährt."

Jeweils zwölf Menschen arbeiten von 8 bis 17 Uhr im Network Operations Center. Nachts übernehmen die Regionalteams von Hapag-Lloyd die Bereitschaft für mögliche Störungen oder Nachfragen. "Wir überblicken von hier aus 52 Liniendienste, allerdings keine innerregionalen Dienste. Die werden von den jeweiligen Regionalteams betreut", sagt Rajiv Ghose (49), Senior Director Network Operations Center. "Wir schauen immer im Nachhinein, was ein Schiff an einem Terminal hätte besser machen können, und kommunizieren das mit dem Schiff und dem zuständigen Regionalteam."

Im Überblick haben Ghose und seine Kollegen von Hamburg aus auch die Verspätungen der Hapag-Lloyd-Schiffe in den vielen Häfen weltweit, die von den Liniendiensten der Reederei bedient werden. Ausgerechnet der Hamburger Hafen ist zu dieser Zeit für das Unternehmen Hapag-Lloyd, das zu 13,9 Prozent der Stadt Hamburg gehört, international der größte Problemfall: "In Hamburg sind unsere Verspätungszeiten mit durchschnittlich 30 Tagen derzeit am längsten", sagt Ghose. "Hamburg ist unser Heimathafen, hier haben wir unseren meisten Liniendienste - vier Fernostdienste und sieben Atlantik-Dienste gemeinsam mit The Alliance und zwei Lateinamerika-Dienste gemeinsam mit anderen Partnern." The Alliance, eine der führenden Allianzen in der Containerschifffahrt, transportiert etwa die Hälfte aller in Hamburg umgeschlagenen Container. Partner sind neben Hapag-Lloyd die Reedereien Hyundai Merchant Marine in Südkorea, Yang Ming in Taiwan und der Verbund Ocean Express Network in Japan.

Vor allem der Containerterminal am JadeWeserPort in Wilhelmshaven bringt Hapag-Lloyd in dieser Situation Linderung. Jahrelang war der Terminal am Tiefwasserhafen von der Hamburger Hafenwirtschaft als unliebsame Konkurrenz an einem Markt gesehen worden, der unter Überkapazitäten leidet. Im Frühjahr übernahm Hapag-Lloyd von seinem Konkurrenten Mærsk 30 Prozent der Anteile am Betreiberunternehmen des Terminals, 70 Prozent gehören weiterhin dem Unternehmen Eurogate. Seither integriert Hapag-Lloyd den Terminal in sein Netzwerk. "Unsere Beteiligung am Terminal JadeWeserPort in Wilhelmshaven verschafft uns zusätzlichen Spielraum, auch um den Hamburger Hafen zu entlasten. Wir entladen Schiffe teils

schon dort, um Zeit in Hamburg einzusparen", sagt Ghose. "Im Mai haben wir einen neuen, sogenannten China Germany Express Service zwischen Wilhelmshaven und Dachan Bay in China eingerichtet. Auch diese Direktverbindung dient unter anderem dazu, Hamburg zu entlasten."

Auch der globale Strom der Container wird von der Leitzentrale in Hamburg aus mitgesteuert. An Bord der Schiffe ist der Erste Offizier zuständig für die Ladung. Gemeinsam mit dem Kapitän hat er zwar das letzte Wort darüber, wo ein Container genau steht, denn entscheidend ist am Ende neben der Auslastung auch die Stabilität durch die korrekte Trimmung des Schiffes. Allerdings arbeitet die Besatzung in den Häfen in enger Abstimmung mit den Terminals vor Ort immer jene "Staupläne" ab, die von den jeweiligen Regionalteams aufgestellt und die von der Leitzentrale überwacht werden. "Diese Staupläne sind sozusagen die Masterpläne für die Be- und Entladung der Container. Wir kommunizieren darüber vor allem auch mit den jeweiligen Terminals, die unsere Schiffe anlaufen", sagt Niklas Ohling (40), Senior Director Operations Northern Europe. In seinem für Nordeuropa zuständigen Team arbeiten 30 nautische Offiziere an der Stauplanung für die Schiffe, die nach Europa kommen: "Die sind alle selbst zur See gefahren und halten teils auch das Kapitänspatent auf Großer Fahrt."

Zehn Schiffe von Hapag-Lloyd und von dessen Partnern bei The Alliance liegen an diesem Tag bei Tonne Elbe 1 vor der Elbmündung in der Deutschen Bucht auf Reede, teils mit 40 Tagen Wartezeit, sagt Ohling und zeigt auf eine elektronische Seekarte im Computerbild. Wie ein Wimmelbild mutet der Klumpen gelber Symbole an, der die Positionen ankernder Schiffe markiert: Eine der Maßnahmen zur Entlastung Hamburgs seien sogenannte "1 for 2" Bewegungen: "Wir entladen die für Hamburg bestimmte Fracht in einem vorherigen Hafen wie etwa Rotterdam und verbinden diese Container mit einem anderen Dienst, der nach Hamburg geht. Hierdurch können wir in einem Dienst Hamburg überspringen." Die Entlastung des Gesamtsystems entstehe dann dadurch, "dass wir einen Anlauf weniger in Hamburg haben. Das funktioniert in diesem Fall, weil es in den anderen Häfen ausreichend Kapazität und keine Staus gibt."

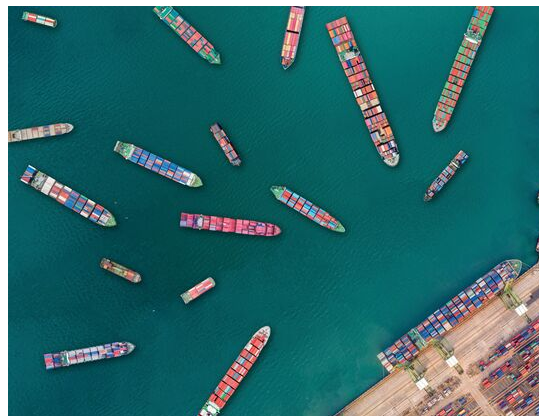
Selbst die Feinarbeit bei der Be- und Entladung der Containerschiffe in den Häfen der Welt wird von Hamburg aus eng mitbegleitet, sagt Ohling - einerseits in den Regionalteams vor Ort, aber eben auch im Network Operations Center: "Es kommt vor, dass wir besonders viele kleinere, 20-Fuß-Container zum Beispiel an der Steuerbordseite eines Schiffes stauen lassen und die größeren 40-Fuß-Container an der Backbordseite - weil das Schiff an einem bestimmten Terminal immer mit der Steuerbordseite anlegt und die Containerbrücken dort dann aufgrund des kürzeren Weges besonders schnell viele kleine Container entladen können." Schwere Container müssten tiefer im Schiff stehen als leichtere, Kühlcontainer bräuchten Stromanschlüsse, Gefahrgutcontainer dürften nur an bestimmten Stellen im Schiff stehen: "Das sind ganz grundsätzliche Faktoren für die Erarbeitung von Stauplänen, ganz unabhängig davon, woher ein Container kommt und wohin er gebracht werden soll."

Wesentlich mehr Durchblick in seinem internationalen Netzwerk erhofft sich Hapag-Lloyd auch dadurch, dass die Reederei ihre gesamte Containerflotte mit elektronischen Ortungssystemen ausstattet. Die Kühlcontainer des Unternehmens haben solche Systeme bereits. Ende August begann Hapag-Lloyd in einem Containerdepot in Hamburg-Wilhelmsburg damit, weltweit nun auch sämtliche seiner 1,6 Millionen Standardcontainer verschiedener Größen mit sogenannten Live-Tracking- oder auch IoT-Geräten auszustatten. Diese kleinen Boxen, betrieben mit **Solarstrom** und Batterien, melden neben der Position des Containers per GPS unter anderem auch die Umgebungstemperatur und besondere Erschütterungen.

Für die Unternehmen, die von der globalen Containerschifffahrt abhängen, ist der Seetransport heutzutage erheblich teurer als vor der Pandemie - vor allem aber können sie nicht mehr zuverlässig mit Ware und Vorprodukten kalkulieren, in einem System, das auf "Just-in-time"-Lieferungen ausgelegt ist. Teile und Materialien müssen genau dann an die Bänder in den Fabriken kommen, wenn sie dort gebraucht wurden. Heutzutage sind das Schiff, der Hafenterminal, der Güterzug und der Lkw das Lager. Ausgerechnet auf See, dem lange Zeit zuverlässigsten Teil der Transportkette, steht die dringend benötigte Ware nun teils wochenlang im Stau. Mit der Arbeit an vielen Stellschrauben zugleich versucht Hapag-Lloyd, in eine gewisse Normalität zurückzukommen. "Es gibt viele Signale für eine Entspannung bei den Verspätungen", sagt Ohling. "Aber wir müssen den Herbst abwarten und sehen, ob sich die Situation dann nicht wieder zuspitzt, bedingt durch die Pandemie."

Unsere Verspätungen sind in Hamburg derzeit am längsten Rajiv Ghose, Hapag-Lloyd

*Olaf Preuß*



Bildunterschrift: Axel Werth (r.) bei Hapag-Lloyd

<b>Quelle:</b>	Welt am Sonntag Hamburg, 11.09.2022, Nr. 37, S. 2
<b>Ressort:</b>	Hamburg
<b>Rubrik:</b>	HAMBURG
<b>Dokumentnummer:</b>	206722205

**Dauerhafte Adresse des Dokuments:**

[https://www.wiso-net.de/document/WAMS\\_55b49980dc68db11428bc1d9332ba11470c7e44d](https://www.wiso-net.de/document/WAMS_55b49980dc68db11428bc1d9332ba11470c7e44d)

Alle Rechte vorbehalten: (c) WeltN24 GmbH



© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH