# MEDIENPREIS LOGISTIK

Sonderausgabe zum 25. Deutschen Logistik-Kongress • 21. Oktober 2008 • Herausgegeben durch die Bundesvereinigung Logistik (BVL)

#### **Der Preis**



#### **MEDIENPREIS LOGISTIK** 2008

Die Bundesvereinigung Logistik (BVL) hat seit ihrer Gründung im Jahr 1978 das Ziel, die Bedeutung der Logistik transparent zu machen und Verständnis für logistische Themen in Wirtschaft und Öffentlichkeit zu fördern. Unter dem Motto "Logistik verbindet" weckt der Medienpreis Logistik der BVL Aufmerksamkeit für die Berichterstattung über logistische Leistungen in allen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft und in den Medien selbst. Ausgezeichnet werden Journalisten, denen es gelungen ist, logistische Aspekte in aktuellen Zusammenhängen lebendig und auch für Nichtfachleute verständlich darzustellen. Der Preis wird alle zwei Jahre ausgeschrieben und zwar im Wechsel zwischen den Printmedien und den elektronischen Medien. Mit dem Medienpreis 2008 werden Journalisten aus dem Bereich Printmedien ausgezeichnet. Eingereicht werden konnten Texte, die zwischen dem 1. Januar 2007 und dem 30. Juni 2008 in deutschsprachigen Publikationen erschienen sind. Eingereicht wurden 21 Artikel aus regionalen und überregionalen Tageszeitungen, Wochenzeitungen, Publikums- und Wirtschaftsmagazinen, Fachzeitungen und -zeitschriften sowie Kundenmagazinen. Auch ein Fachbuch wurde zum Wettbewerb zugelassen.

#### Was ist Logistik?

Unter dem Begriff Logistik versteht man die Planung, Steuerung, Durchführung und Kontrolle der Material-, Waren- und Informationsflüsse entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Logistik ist eine wichtige Basis für die Wettbewerbsfähigkeit des Industrie- und Wertschöpfungsstandortes Deutschland. Sie ist Grundlage der industriellen Fertigung, der Warenzirkulation und der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen. Logistik ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland hinter der Automobilindustrie und dem Handel und beschäftigt rund 2,7 Millionen Menschen. Leistungsfähige Logistik verbessert die Unternehmensergebnisse durch effiziente Wertschöpfung und optimiert die Nutzung von Ressourcen. Der Montagesteuerer aus der Automobilfabrik, der Versandleiter im Lebensmittelhandel, der Einkäufer eines chemischen Betriebs und der Disponent eines Spediteurs – sie alle haben mit Logistik zu tun. Logistik ist integraler Bestandteil nahezu sämtlicher Wirtschaftsprozesse. Sie ist somit einerseits omnipräsent und andererseits oftmals hinter Produkten und Prozessen verborgen, die durch sie erst möglich

#### Die Jury

Die Auswahl der Preisträger oblag wie auch in den Vorjahren einer unabhängigen Fachjury. Unter dem Vorsitz von Stefan Beste, Chefredakteur, Markt und Mittelstand, gehörten ihr im Jahr 2008 an: Axel Granzow, Redakteur, Handelsblatt: Frauke Heistermann, Mitglied des Vorstands, BVL; Björn Helmke, Chefredakteur, DVZ; Andre Kranke, stellv. Chefredakteur, Logistik inside. Der Preis wird am Vorabend des Deutschen Logistik-Kongresses beim "Berliner Abend" am 21. Oktober 2008 verliehen. Im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung des 25. Deutschen Logistik-Kongresses am 22. Oktober 2008 stellt die BVL die Preisträger im

#### Die Bewertungskriterien

Die Jury begutachtete die Texte anhand von fünf Beurteilungskriterien, die jeweils mit Punkten von null, d. h. das Kriterium ist nicht erfüllt, bis zehn, d. h. das Kriterium wird voll erfüllt, bewertet wurden:

- Das Thema des Artikels ist aktuell bzw. längerfristig für die Logistik relevant.
- Der Artikel enthält wesentliche Daten und Fakten. • Der Artikel enthält wesentliche Positionen
- zum Thema.
- Der Text ist auch für Nichtfachleute verständlich geschrieben.
- Es macht Spaß, den Text zu lesen.

#### Ausblick

Die nächste Ausschreibung des Medienpreises Logistik für die elektronischen Medien erfolgt im Frühjahr 2010. Eingereicht werden können dann Hörfunk- und Fernsehbeiträge, die zwischen Januar 2009 und Juni 2010 gesendet worden sind. Die nächste Ausschreibung für die Printmedien erfolgt 2012. Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der BVL steht den Medien jederzeit mit einem umfangreichen Angebot an Services zur Verfügung: Unterstützung bei der Recherche von logistischen Themen und Vermittlung von Gesprächs- und Interviewpartnern; Fotoservice; Akkreditierung von Wirtschafts- und Fachjournalisten für zahlreiche Veranstaltungen wie den Deutschen Logistik-Kongress, das Logistics Forum Duisburg, das Branchenforum Automobil-Logistik, die Dortmunder Gespräche oder das Wissenschaftssymposium Logistik.

#### **Impressum**

#### Herausgeber:

Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Schlachte 31, 28195 Bremen

Konzeption und Redaktion: Ulrike Grünrock-Kern, BVL

Satz und Gestaltung: plaindesigns, Bremen Fotos: gettyimages, privat Auflage: 2.000 Exemplare

## Mit Reportagen und Analysen ins Schwarze treffen

Infrastruktur, Globalisierung und der Container dominieren Berichterstattung



Wissen sei der einzige Produktionsfaktor, der nicht unter das Gesetz des abnehmenden Ertrags falle, heißt es. Dies trifft auch und gerade auf das Wissen um die Logistik zu. Wissen wächst durch Erfahrung und durch Information, welche ganz wesentlich durch die Medien in die Öffentlichkeit transportiert wird. Da lohnt es sich, in regelmäßigen Abständen genau hinzuschauen und zu fragen: Wer nimmt sich des Themas Logistik an und berichtet klar, deutlich und anschaulich?

Zum dritten Mal hat die Bundesvereinigung Logistik (BVL) im Frühjahr den Medienpreis Logistik für die Printmedien ausgeschrieben. Alle vier Jahre lobt sie ihn aus, zuvor also in den Jahren 2000 und 2004. Der Siegerartikel des Jahres 2000 von Henning Sietz erschien unter dem Titel "Keine Zeit für schöne Aussichten" in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. Aus der Perspektive des Fahrers einer Containerbrücke schilderte er den scheinbaren Wirrwarr beim Containerumschlag im Hamburger Hafen. Der erste Preis des Jahres 2004 ging an Petra Mies, Frankfurter Rundschau, für ihren Artikel zur Produktionslogistik "Aus zweitausend Teilen wird eins: Wie mit Komponenten aus aller Welt in Rüsselsheim ein einzigartiger Signum entsteht". Sie zeigte, welche entscheidende Rolle eine effiziente Logistik in der Welt des Automobilbaus spielt. Allein diese beiden Beispiele veranschaulichen, wie weit der Bogen bei Logistikthemen

Bei den 21 Einreichungen dieses Jahres fällt auf, dass es nach wie vor der Container ist, der viele Autoren fasziniert. Kein Wunder: Das permanent wachsende Güteraufkommen war immer ein wichtiger Impulsgeber für die Entwicklung der Logistik. Dabei hat der Container laut Prof. Helmut Baumgarten, TU Berlin, "das weltweit bedeutendste, großartigste Transportsystem" - einen wichtigen Anstoß zur Standardisierung gegeben. 1956 erstmals in den USA eingesetzt, trat der Container in den folgenden Jahrzehnten seinen weltweiten Siegeszug an.

Heute haben moderne Containerschiffe eine Kapazität von mehr als 10.000 Einheiten – mit allen Problemen für die Infrastruktur der Seehäfen und den Hinterlandver-

Fast alle eingereichten Artikel können denn auch für sich in Anspruch nehmen, ein aktuelles Thema zu behandeln, das längerfristig für die Logistik relevant ist. Um die Infrastruktur geht es in vielen Texten: um die Straße, die Schiene, die Häfen und Flughäfen. Dabei rücken Entwicklungen im Ausland (Indien, Russland, China, Dubai, Großbritannien) ebenso in den Blickpunkt wie die Herausforderungen in Deutschland. Die Rolle der IT im Supply Chain Management wird beleuchtet; kritische Nachfragen gelten der dezentralen Steuerung durch RFID und der Praxisreife dieser Technologie. Und es wird deutlich, Die BVL leistet zur Kommunikation der Logistik in Indass für immer mehr wirtschaftliche Handlungsfelder spezielle logistische Instrumentarien entwickelt werden, zum Beispiel für den Pharma- und Gesundheitsbereich. Eine breite Palette – und doch tauchen viele spannende Themen insbesondere aus Industrie und Handel nicht auf.

#### Logistik kommunizieren

Insider sagen: Logistik ist ein dankbares Thema, vielfältig und facettenreich. Denn Logistik verbessert die Unternehmensergebnisse durch effiziente Wertschöpfung und optimiert die Nutzung von Ressourcen. Sie fördert Innovationen. Logistik umfasst weit mehr als Transport, Umschlag und Lagerung: Ganzheitliche Konzepte der Logistik zielen auf die Optimierung gesamter Wertschöpfungsketten. Ermöglicht wird dies durch ein arbeitsteiliges, hoch effizientes Zusammenwirken von Unternehmen, die ein gemeinsames Ziel verfolgen: die Erfüllung der Kundenbedürfnisse. So bilden sich Unternehmensnetzwerke aus Lieferanten, Herstellern und Dienstleistern, die in enger Zusammenarbeit den Gesamtprozess der Wertschöpfung Interessante Zusammenhänge! Aber sind diese auch für Außenstehende zu erkennen? Die Erfahrung der BVL zeigt, dass es nach wie vor großen Erklärungsbedarf gibt. Es gilt,

- "Logistik" griffig zu definieren und diese Definition mit lebendigen Beispielen zu füllen,
- "Logistik" zu illustrieren durch interessante, eingängige Bilder, aber auch durch konkretes Erleben bei Besuchen in Logistikunternehmen,
- "Logistik" zu personalisieren durch öffentliche Auftritte oder Medienpräsenz von Menschen sowohl aus der Logistikwirtschaft als auch aus Wissenschaft und Forschung.

dustrie, Handel und Dienstleistung ihren Beitrag, indem sie vielfältige Plattformen für den Gedankenaustausch bietet. Der Deutsche Logistik-Kongress in Berlin oder das Logistics Forum Duisburg sowie seit 2008 der Tag der Logistik – und darüber hinaus zahlreiche andere Veranstaltungen im In- und Ausland – setzen Themen, präsentieren Fachleute, stoßen Diskussionen an. Die Kommunikation in der Logistik unterscheidet sich in weiten Teilen nicht von der Kommunikation in anderen Industrien. Aber "Logistik" ist ein recht junger Wirtschaftsbereich, vor allem ist er branchenübergreifend. Das macht logistische Zusammenhänge kompliziert. Die Redaktionen vieler Medien bilden diese Vielschichtigkeit noch nicht ab, mehrere Gesprächspartner müssen oft an einen Tisch geholt werden, um Logistikthemen zu beleuchten und für die Berichterstattung vorzubereiten. Die rege Beteiligung und die Vielfalt der Themen in den Einreichungen zum Medienpreis zeigen: Das Interesse an logistischen Themen ist hoch, ebenso die Kompetenz, sich mit den komplexen Zusammenhängen auseinanderzusetzen. Viele interessante Geschichten müssen durch die agierenden Unternehmen und Institutionen wohl einfach nur sichtbar gemacht und mit Leben gefüllt werden.



#### Die Preisträger 2008

#### 1. Preis: Birger Nicolai



Jahrgang 1959, geboren in Lübeck. Nicolai volontierte nach dem Studium 1989/90 beim Mannheimer Morgen in Mannheim und arbeitete dort anschließend zehn Jahre lang als Wirtschaftsredakteur. Im März 2000 trat er in die Redaktion der WELT in Hamburg ein. Seit Oktober 2005 ist Birger Nicolai Korrespondent für bundesweite Wirtschaftsthemen bei der WELT/Welt am Sonntag. Er wird ausgezeichnet für seinen Artikel "Im Elbschlick festgefahren", erschienen in der WELT vom 19. Juni 2008.

#### 2. Preis: Jan Bergrath



Jahrgang 1958, geboren in Köln und aufgewachsen "unmittelbar am Autobahnkreuz Köln-West". Er studierte in Köln Anglistik und Geografie. Das nötige Geld verdiente er sich als Lkw-Fahrer. Seine erste Reportage über eine Tour nach Irland verkaufte er 1988 an das Fachmagazin Fernfahrer. Heute arbeitet er als Journalist und Fotograf mit dem Schwerpunkt Transport und Logistik. Er wird ausgezeichnet für seinen Artikel "Der Letzte macht den Motor aus", erschienen im Stern vom 12. Juni 2008.

### Fesselnde Lektüre für die Jury

Von Menschen in der Logistik, Globalisierung und dem Wandel der Arbeitswelt



Stefan Beste, Vorsitzender der Jury

Die Jury des Medienpreises Logistik 2008 hatte viel interessanten Lesestoff zu bewältigen. 21 Artikel waren eingereicht worden, die nach fünf Kriterien beurteilt werden mussten. Als im September alle Bewertungen vorlagen, ergab die Auswertung ganz klar eine dreiköpfige Spitzengruppe: Birger Nicolai, Jan Bergrath und Reinhold Böhmer.

Kapitän Henrik Solmer, Nachwuchsfahrer Tom Berger und Hafenmanager Klaus-Dieter Peters sind nur drei der Akteure, die in den höchst unterschiedlichen Artikeln

der Preisträger dem Leser Logistik-Themen veranschaulichen und die Welt der Logistik lebendig werden lassen. Und dann natürlich Emma Maersk. Die Emma Maersk. 397 Meter ist sie lang, 56 Meter breit und kann eine Ladung von bis zu 14.000 Standardfrachtcontainern aufnehmen. An diesem "Riesendampfer" oder "Megafrachter", wie Birger Nicolai und Reinhold Böhmer schreiben, machen gleich zwei der Preisträger ihre Berichte fest.

Unter dem Titel "Im Elbschlick festgefahren" beleuchtet Birger Nicolai die konkreten Probleme, vor die die neue Generation der Containerschiffe den Hamburger Hafen stellt. "Eine Schar neuer, riesiger Containerschiffe ist auf den Weltmeeren unterwegs. Sie sind so groß, dass sie in Hamburg gar nicht anlegen können", schreibt er. Nicolais Artikel, der in der Tageszeitung Die Welt erschien, wurde von der Jury auf Platz eins gesetzt. Stefan Beste, Vorsitzender der Jury, führt aus: "Birger Nicolai ist es gelungen, in einfacher und präziser Sprache die lokalen Folgen einer globalen Entwicklung aufzuzeigen und vor allem auch für Nicht-Fachleute die Zusammenhänge verständlich und spannend darzustellen."

Dabei zeigt der Autor die Zielkonflikte am Standort Hamburg auf, deren Lösung im Kleinen wie im Großen viel Zeit kosten könnte - vielleicht zu viel Zeit, um Hamburgs Platz im internationalen Wettbewerb zu sichern. "Ohne gut ausgebaute Häfen in Deutschland aber könnte in Zukunft noch mehr Schiffstransport über Hamburgs Erzrivalen Rotterdam abgewickelt werden. Vor dort aus würden die Container per Güterzug etwa in den Binnenhafen Duisburg weiter fahren und so den Weg zu den Händlern finden", so Nicolais Szenario.

Nicht lokal, sondern im Spannungsfeld zwischen individuellem Erleben und globalen Entwicklungen geht Reinhold Böhmer in seinem Artikel "Hybris am Horizont", erschienen in der Wirtschaftswoche, das gleiche Thema an. Seinen Text setzte die Jury auf Platz 3. "Superlativ und Hybris, Wunderwerk und Wahnsinn scheinen eins", so sein erster Eindruck bei der Beobachtung eines Anlegemanövers der nicht voll beladenen Emma Maersk in Bremerhaven. Im Mittelpunkt stehen der dänische Kapitän Henrik Solmer und seine Crew sowie Containerbrückenfahrer Andreas Ehlers und Lotse Markus Brandes am North Sea Terminal, deren Arbeitswelten sich durch Schiffe wie die Emma Maersk dramatisch verändern. "Ganze 16 Stunden sind für Bremerhaven vorgesehen", heißt es – gegenüber mehreren Tagen bis hin zu einer Woche Liegedauer "vor der Containerzeit".

Platz zwei beim diesjährigen Medienpreis Logistik erschrieb sich Jan Bergrath. Sein Artikel "Der Letzte macht den Motor aus" erschien im Magazin Stern. Er kennt die Arbeitswelt der Lkw-Fahrer, über die er schreibt, aus intensivem eigenem Erleben - und das kommt in dem detailreichen, anschaulichen und kraftvoll geschriebenen Text zum Ausdruck. "Franz-Josef Klein ist typisch für die Branche: Er hat die goldenen Trucker-Zeiten noch erlebt und fährt nun stur im Computertakt des globalen Just-intime-Verkehrs der Rente entgegen." Der Wandel in der Arbeitswelt führt dazu, dass nur noch schwer Nachwuchs zu finden ist, denn, so Bergrath: "Neue Mitarbeiter werden oft im harten Wettbewerb der Firmen verheizt." Die Romantik ist weg - und trotzdem bleibt da die Faszination, einen schweren Lkw zu fahren.

#### 3. Preis: Reinhold Böhmer



Jahrgang 1955, geboren in Plochingen. Er studierte an der Kölner Journalistenschule und machte an der Universität Köln seinen Abschluss als Diplom-Volkswirt. Nach dem Berufseinstieg als freier Journalist und als Wirtschaftsredakteur beim Vorwärts kam Böhmer 1986 zur Wirtschaftswoche. Er begann im Ressort Spezial und war danach maßgeblich an der Redaktion des Ostheftes des Wirtschaftsmagazins beteiligt. Seit 2004 ist Böhmer stellv. Ressortleiter Unternehmen und Märkte. Er wird ausgezeichnet für seinen Artikel "Hybris am Horizont", erschienen in der Wirtschaftswoche vom 3. September 2007.

# Im Elbschlick festgefahren



Hamburgs Hafen stemmt sich gegen den Bedeutungsverlust. Eine neue Klasse riesiger Containerschiffe befährt die Weltmeere – und dampft an der Hansestadt vorbei

Von Birger Nicolai

anche Geschäfte lassen sich besser nachts erledigen. Im Hamburger Hafen machte zuletzt eine Hubbrücke Probleme. Sie ließ sich manches Mal nicht anheben, Schiffe kamen nicht unter ihr durch, Firmen wie K + S Kali bekamen ihre Düngemittel nicht in den Hafen und auch nicht wieder heraus. "Wir haben festgestellt, dass sich die Brücke bei hoher Sonneneinstrahlung ab einer bestimmten Höhe verklemmt", begründet eine Sprecherin der Hafengesellschaft die Panne.

Ihre Empfehlung an die betroffenen Firmen: Sie sollten die Frachtschiffe nachts anfordern. Wenn die Sonne nicht scheint, seien die Chancen größer, dass die Hubbrücke funktioniere. Die Firmenchefs hielten das für einen schlechten Scherz: Immerhin ist Hamburg Deutschlands größter Hafen, der zweite in Europa. Aber der Rat war ernst gemeint. Die Verkehrsprobleme im Hamburger Hafen reihen

sich aneinander wie Container auf der Kaikante. Ein Fehler im Computer der Umschlagsfirma Eurogate brachte kurz nach der Brücken-Panne den Lkw-Verkehr zum Erliegen. Keiner kam hinein, keiner heraus. Eurogate, die größte Containerverladefirma in Europa, löste auf der Autobahn A 7 einen 25 Kilometer langen Stau aus.

Hamburgs Hafen läuft Gefahr, hinter Konkurrenten wie Rotterdam weiter zurückzufallen. Die Niederlande geben gerade etliche Milliarden Euro aus, um das Areal Maasvlakte zu einem riesigen neuen Hafengelände auszubauen. Zwar investiert auch die Stadt Hamburg gut eine Milliarde Euro in Erweiterungen. Aus Sicht der Verkehrswirtschaft ist das Klein-Klein und bei weitem nicht ausreichend. Auf die größte Herausforderung ist der Hafen nur unzureichend vorbereitet. Die Hansestadt könnte bald den Anschluss verlieren.

Eine Schar neuer, riesiger Containerschiffe ist auf den Weltmeeren unterwegs. Sie sind so groß, dass sie in Hamburg gar nicht anlegen kön-



Die Emma Maersk (oben) ist das größte Containerschiff der Welt. Hier liegt es in Bremerhaven. Deutschlands größter Hafen Hamburg (oben links) ist dagegen zu seicht und zu eng für die Riesen des Meeres

nen. Noch fahren erst acht dieser Riesenschiffe zwischen Asien und Europa hin und her. Sie gehören der dänischen Reederei Maersk. Aber 190 der Giganten mit Stellplatz für 12 000 Container und mehr sind bereits bestellt. Die französische Ree-

derei CMA CGM, die chinesische Cosco und andere asiatische Konkurrenten lassen sie gerade in Südkorea auf Kiel legen.

Bis 2012 werden sie ausgeliefert, zum Stückpreis von mindestens 160 Millionen Dollar – die Hamburger werden die Schiffe aber nie zu Gesicht bekommen, wenn im Hafen alles so bleibt, wie es ist. Hamburg kann sich einen Abstieg des Hafens in die Zweitklassigkeit nicht leisten. Der Stadt entgingen nicht nur Hafengebühren – wichtiger noch wäre der Verlust von Arbeitsplätzen. Der Hafen ist der wichtigste Arbeitgeber der Stadt. Der ganzen deutschen Exportwirtschaft brächte das erhebliche Nachteile. Rund 90 Prozent aller Ausfuhren geht über die Seehäfen hinaus in die Welt, der größte Teil über Hamburg.

Vor zwei Jahren wurde die "Emma Maersk" getauft, einer der neuen Riesendampfer. Damals wurde Maersk, die größte Reederei der Welt aus Dänemark, noch kritisiert: Die Gigantomanie ginge am Markt vorbei. Davon ist keine Rede mehr. "Es wird eine neue Schiffsklasse geben. Die Großcontainerschiffe werden zu den künftigen Arbeitspferden auf den großen Fernstrecken zwischen Fernost und Europa", sagt Burkhard Lemper voraus, Direktor im Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen.

Treiber des Trends zur Größe ist China. Der Warentransport von dort nach Europa sowie innerhalb Asiens wächst rasant. "Wir gehen davon aus, dass im Jahr 2020 in den Häfen weltweit mehr als eine Milliarde Container umgeschlagen werden", sagt Schifffahrtsexperte Lemper. Zum Vergleich: Im vergangenen Jahr waren es rund 532 Millionen Standardcontainer, Stahlkisten mit 20 Fuß Außenlänge.

Die meisten Waren werden in China verladen: Unter den Top 20 der weltweiten Containerhäfen sind heute schon sieben chinesische Städte. Shanghai wird nach Untersuchungen des Bremer Instituts im nächsten Jahr Singapur als weltgrößten Hafen ablösen. Die "Emma Maersk" macht auf ihrer Acht-Wochen-Rundtour von Europa nach Asien mit Start in Bremerhaven von neun Stopps gleich fünf Mal in China fest.

Shenzhen, Shanghai, Ningbo und Hongkong heißen diese Hafenstädte. Hamburg, der zweitgrößte Hafen Europas, bleibt außen vor. Voll beladen würde die "Emma Maersk" im Schlick der Elbe stecken bleiben. Sie hat einen maximalen Tiefgang von gut 16 Metern, die Fahrrinne ist aber nur für eine Tiefe von 13,50 Metern ausgelegt. Geht es nach dem Willen der Hafenwirtschaft und dem Versprechen der neuen schwarz-grünen Landesregierung, wird der Fluss zwar tiefer ausgebaggert - um einen Meter allerdings nur. Und auch dagegen sperrt sich das Nachbarland Niedersachsen. Damit ist der Start der Arbeiten ungewiss. Ob die Zeit reicht, bis die Giganten

kommen, ist offen. "Wir brauchen die Elbvertiefung. Es gibt keine Alternative dazu", for-

ator rsk Line (Dänemark) (Schweiz) -CGM (Frankreich) green (Taiwan)	Schiffe 547 372 359 175	Zahl der 20-Fuß-Container	1 785 010 1 212 792 859 482
(Schweiz)  -CGM (Frankreich) green (Taiwan)	372 359		1 212 792 859 482
-CGM (Frankreich) green (Taiwan)	359		859 482
green (Taiwan)			
, ,	175		
			620 458
g- <b>Lloyd</b> (Deutschland)	136		485 431
o (China)	144		415 983
(China)	101		402 348
(Japan)	131		387 715
'APL (Singapur)	115		374 725
L (Hongkong)	80		354 078
,	APL (Singapur) . (Hongkong)	APL (Singapur) 115 . (Hongkong) 80	APL (Singapur) 115

dert Klaus-Dieter Peters, Vorstandschef der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Dann könnten die großen Containerschiffe zumindest bei Flut Hamburg ansteuern und auch wieder verlassen—"im schlimmsten Fall eben nicht voll beladen", sagt Peters. Die Reedereien CMA CGM aus Frankreich und Cosco aus China haben mehrere der Riesenschiffe im Bau. Sie verhandeln gerade mit dem Hafenbetreiber HHLA, ob überhaupt und wenn, wie oft sie Hamburg anlaufen werden.

Sorgen davor, dass die neuen Containerriesen mit ihren 12 000 Stellplätzen gar nicht gebraucht und gefüllt werden, haben Schifffahrtsexperten nicht. "Nach unseren Marktzahlen sind diese Schiffe alle an Reedereien verkauft oder verchartert. Damit werden sie auch in Dienst gestellt", sagt Ingmar Loges, Leiter des Schifffahrtsgeschäfts der HypoVereinsbank in Hamburg. Die Engpässe in Hamburg sieht auch der Banker kritisch. "Sollten die Reeder bei den Liniendiensten Hamburg nicht mit einbinden, wäre das ein großer Nachteil für den Hafen", sagt Loges.

HHLA-Chef Peters weiß, was bis zu tun wäre, um das zu verhindern: So fehlen Wendekreise für die bis zu 400 Meter langen Riesen in den Hafenbecken. Dafür müsste ein ehemaliger Ölhafen weichen, Kaimauern müssten versetzt und Wasserbecken erweitert werden. Jeder Besucher des Hafens, der einmal die "Queen Mary 2" beim Wenden beobachtet hat, weiß um den großen Aufwand solcher Manöver. Die neuen Containerpötte sind noch einmal rund 50 Meter länger als das Kreuzfahrtschiff.

Außerdem sind bislang nur wenige Containerbrücken im Hafen dafür ausgelegt, die über 50 Meter breiten Schiffe zu be- und entladen. Etliche Kilometer Kaimauern müssen für die gewaltigen Lasten verstärkt werden. Und auch eine sogenannte "Begegnungsbox" am Rand der Elbe gibt es noch nicht, wo zwei der Ozeanriesen aneinander vorbeifahren könnten. Ein Teil der Hafen-Investitionen der HHLA von 1,5

Milliarden Euro soll in diese Umbauten fließen. Doch es nützt gar nichts, die 12 000-Container-Schiffe in Hamburg zu empfangen, wenn ihre Fracht dann nicht verteilt werden kann. Hamburgs Hafen ist zum Flaschenhals geworden. Straßen sind mit Lkw überfüllt, Güterzüge fahren langsam und nicht in ausreighender Zehl

chender Zahl.

Selbst die größten Schiffe machen kaum länger als 24 Stunden im Hafen fest. Bleibt ihre Ware lange liegen, fehlt der Platz für die nächste Ladung, die gelöscht werden muss. "Wir sollten darüber nachdenken, das Sonntagsfahrverbot für Lkw wenigstens teilweise aufzuheben", sagt Hafenmanager Peters. Dann könne die Transportwirtschaft die bestehende Infrastruktur besser nutzen.

"Wir haben diese Entwicklung unterschätzt", sagt Eurogate-Geschäftsführer Emanuel Schiffer. Für Großschiffe in deutschen Häfen fehlten Kapazitäten. Er liegt ohnehin mit Hamburg im Clinch. Die Ausbaupläne seiner Terminals gehen nicht voran, die zuständige, "Port Authority" genannte Hafengesellschaft verzögere die Pläne, lautet sein Vorwurf. Heute ist in Deutschland lediglich Bremerhaven in der Lage, die neuen Riesen abzufertigen. Ein neuer Tiefwasserhafen ist in Wilhelmshaven im Bau. Er wird aber erst Jahre später fertig als geplant. Auch sind die Verladekapazitäten dort mit einer Million Containern anfangs nur gering.

Ohne gut ausgebaute Häfen in Deutschland aber könnte in Zukunft noch mehr Schiffstransport über Hamburgs Erzrivalen Rotterdam abgewickelt werden. Von dort aus würden die Container per Güterzug etwa in den Binnenhafen Duisburg weiter fahren und so den Weg zu den Händlern finden.

Am kommenden Wochenende wird in Hamburg erst einmal die Hubbrücke repariert. Sie wird für die Arbeiten vom 21. Juni frühmorgens bis zum 22. Juni spätnachmittags gesperrt, teilt die Hafengesellschaft mit. Und irgendwann soll sie dann auch bei Tageslicht wieder einwandfrei funktionieren.

Die "Emma Maersk" macht auf ihrer Acht-Wochen-Rundtour von Europa nach Asien mit Start in Bremerhaven von neun Stopps gleich fünf Mal in China fest. Shenzhen, Shanghai, Ningbo und Hongkong heißen diese Hafenstädte. Hamburg, der zweitgrößte Hafen Europas, bleibt außen vor. Voll beladen würde die "Emma Maersk" im Schlick der Elbe stecken bleiben.

2. Preis **Dokumentation Medienpreis Logistik 2008** Seite 3



## Der Letzte macht den Motor aus

Es klingt paradox: Immer mehr Lastwagen verstopfen die Straßen, aber kaum jemand will heute noch **Lkw-Fahrer** werden. Zu schlecht sind die Bedingungen, zu hart ist der Job. Doch ohne gute Trucker droht dem Güterverkehr der Kollaps

enn Lkw-Fahrer Franz-Josef Klein aus Bonn erzählt, wie er vor 25 Jahren die Möbel deutscher Regierungsbeamter nach Moskau transportiert hat, kommt Fernfahrerromantik auf: Er musste seine Zollpapiere oft selbst abstempeln, weil die polnischen Beamten nachts zu betrunken waren. Er konnte russische Polizisten mit zwei Dosen Bier und einer Schachtel Marlboro ruhigstellen, wenn er zu schnell war. Und im Winter kam er eher ans Ziel, weil der platt gewalzte Schnee die Schlaglöcher der Straße bedeckte. "Es war die pure Freiheit", erinnert er sich.

Heute beliefert Klein, 57, für das Kühl-Logistik-Unternehmen Vendel aus Bornheim die Edeka-Zentrallager des Landes mit frischem Obst und Gemüse und be-Aufgegeben: Uwe Quadflieg arbeitet heute wieder als Schlosse

der Aufwand zu hoch sein. Ausgenommen von der Regelung sind lediglich Privat personen, die sich einen Lkw etwa für den Umzug leihen.

Wer erst nach dem 10. September 2009 den Lkw-Führerschein macht, muss eine 140-stündige Grundqualifikation samt Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer absolvieren. Das soll den Straßenverkehr in der EU sicherer machen. Gleichzeitig erhöhen sich aber auch die Führerscheinkosten auf rund 10000 Euro. Fachleute befürchten, dass kaum jemand so viel ausgibt, um in einem Beruf zu arbeiten, der weder staatlich anerkannt noch akzeptabel bezahlt ist. Denn die EU-Qualifikation ist eine reine Zugangsbeschränkung und wird nicht mit einem Facharbeiterbrief abgeschlossen.

deshalb, mehr junge Leute für die 2001 auf drei Jahre verlängerte Ausbildung zum Berufskraftfahrer zu begeistern. Nachwuchskräfte wie den 20-jährigen Tom Berger aus Crivitz in Mecklenburg-Vorpommern, der

müht sich, die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Freiheit und Abenteuer gleich null: Über Satellit weiß sein Chef stets, wo er ist, wie schnell er vorankommt und wann er Pause macht – falls er nachts auf den überfüllten Autohöfen überhaupt einen Parkplatz findet. Nach jeweils viereinhalb Stunden Lenkzeit mahnt ihn sein digitaler Tachograf anzuhalten. Fährt er weiter, gilt das bei Kontrollen als Vorsatz.



Aus den Kapitänen der Landstraße sind die Lohnsklaven der Logistik geworden bei Bruttolöhnen zwischen 1500 und maximal 3000 Euro. "Die Stimmung unter meinen Kollegen ist sehr gedämpft", sagt er

FRANZ-JOSEF KLEIN ist typisch für die Branche: Er hat die goldenen Trucker-Zeiten noch erlebt und fährt nun stur im Computertakt des globalen Just-in-time-Verkehrs der Rente entgegen. Er macht weiter, weil ein Ende absehbar ist und man mit knapp 60 nicht mehr den Job wechselt. Ab 2015 verlassen jährlich rund 50000 Lkw-Fahrer wie Klein aus Altersgründen den Platz hinter dem Steuer. Von den derzeit rund 740 000 sozialversicherungspflichtigen Kraftfahrern sind knapp 30 →



Hohe Anforderungen: Containertrucker Uwe Steinbüchel muss sich im Hafen auskennen

Prozent 50 Jahre und älter, 50 Prozent zwischen 35 und 50 Jahre und lediglich 2,5 Prozent unter 25 Jahre alt. Wie die Rentner ersetzt werden sollen, weiß niemand, denn Nachwuchs gibt es kaum. Die Branche sitzt in der demografischen Falle.

Kleins Volvo hat 480 PS, ist komfortabel mit Standklimaanlage und Abstandsradar ausgestattet. Doch das genügt längst nicht mehr, um den Arbeitsplatz eines Lkw-Fahrers attraktiv erscheinen zu lassen: "Nur sehr wenige junge Männer wollen den Job heute noch machen", sagt Klein. Er hat oft

Nachwuchsfahrer mitgenommen, die von den modernen Trucks zunächst begeistert waren. "Nach zwei bis drei Monaten begann dann aber der Frust über die unregelmäßigen Arbeitszeiten und die Trennung von der Freundin. Und plötzlich waren sie wieder weg."

Rund 77 Prozent aller Güter werden in Deutschland über die Straße transportiert, und der Lkw-Verkehr soll bis 2025 um bis zu 80 Prozent steigen – wenn akuter Fahrermangel das nicht verhindert. Hierzulande gibt es mindestens 10 000 offene Fahrerstellen. Auch weil die traditionelle Nachwuchsquelle Bundeswehr versiegt. Dort haben Generationen junger Männer ihren Lkw-Führerschein gemacht und nach dem Wehrdienst einfach umschreiben lassen. Doch in den vergangenen zehn Jahren hat sich deren Zahl mehr als halbiert. Tendenz fallend.

BESONDERS MANGELT ES an qualifizierten Leuten. "In den Nordseehäfen brauchen wir in den nächsten drei Jahren über tausend ausgebildete Containerfahrer", sagt Uwe Steinbüchel, 49, Fahrer und Betriebsrat bei der Hamburger Spedition Stapelfeldt. Er hat ein Jahr gebraucht, um alle Tricks zu kennen. "Die Abläufe im Containertrucking sind komplex geworden - und die Zeiten, in denen man sich im Hafen einfach durchgefragt hat, längst vorbei." Im Oktober 2007 wurde deswegen eine neue Ausbildung ins Leben gerufen: der ConTrucker.

Steinbüchel ist Kursleiter, 120 Ausbildungen wurden inzwischen erfolgreich absolviert, oft von Fahrern außerhalb Hamburgs, die der Wunsch nach besseren Verdienstmöglichkeiten treibt. "Viele Kollegen im Hafen arbeiten zudem täglich an ihrer Leistungsgrenze", sagt Steinbüchel, "aber die wenigsten Unternehmen sind bereit, die höhere Qualifikation besser zu entlohnen." In der mittelständisch dominierten Branche ist der Kostendruck so hoch, dass sich viele Speditionen höhere Löhne nicht leisten können oder wollen.

Erst langsam zwingen EU-Arbeitszeitrichtlinie und die Verordnung über die Lenk- und Ruhezeiten die Branche in die Legalität – was den Fahrerbedarf bei den rund 54000 deutschen Transportunternehmen noch mal um bis zu 20 Prozent erhöhen könnte. Lkw-Fahrer haben lange Zeit Arbeitsmonate von bis zu 300 Stunden bei pauschalen Löhnen akzeptiert. Nun wurde EU-weit die Arbeitszeit inklusive der Lenkzeit auf maximal 208 Stunden im Monat reduziert. Das sind im Mittel 48 Stunden pro Woche – von denen viele beim Warten auf Ladung verloren gehen.

Ab September 2009 wird auch in Deutschland die regelmäßige Weiterbildung für Lkw-Fahrer zur Pflicht. Führerscheininhaber, die einen Lkw über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht steuern wollen, müssen alle fünf Jahre eine 35stündige theoretische Schulung nachweisen. Das betrifft auch jene Studenten, Polizisten, Handwerker, die der Branche bisher als Aushilfen zur Verfügung stehen. Aber wer nur gelegentlich fährt, für den dürfte

Der miese Ruf hat reale Gründe: Neue

Mitarbeiter werden oft im harten Wettbewerb der Firmen verheizt. Vielen ergeht es

dabei so wie Uwe Quadflieg, 48, aus Hü-

ckelhoven. Der gelernte Maschinenschlos-

ser hatte sich auf Zeitungsannoncen bei

Speditionen beworben und ließ sich von

Löhnen bis 2250 Euro locken. Doch seine

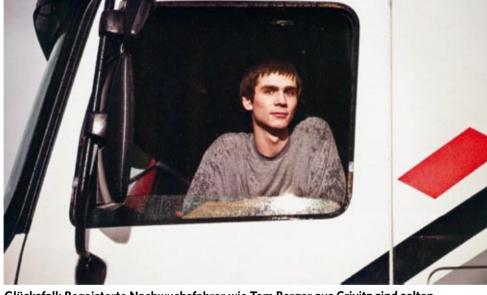
Erfahrungen waren ernüchternd: Auf die Einarbeitung des erklärten Neulings wur-

de verzichtet – ihn einen Lkw einmal rückwärts an die Rampe setzen zu sehen reichte

seinem ersten Chef. "Bei meinem zweiten

Arbeitgeber war ich durch die hohe Fluk-

tuation nach zwölf Tagen bereits der erfah-



Glücksfall: Begeisterte Nachwuchsfahrer wie Tom Berger aus Crivitz sind selten

ten Lehrjahr ist. Im Rahmen seiner Ausbildung durfte er im Alter von 18 Jahren bereits allein schwere Lkws steuern. "Ich habe als Kind davon geträumt, Lkw zu fahren", schwärmt Berger. "Ich musste allerdings

DIE SPEDITIONSVERBÄNDE erhoffen sich bei der Kasseler Spedition Diebel im zwei- nach Kassel umziehen. Denn bei mir in der Region bildet niemand aus. Bei Diebel habe ich die Zusage zur Übernahme nach der Ausbildung bekommen."

Rund 30 junge Fahrer werden dort in drei Lehrgängen betreut. Doch solche →

Rund 77 Prozent aller Güter werden in Deutschland über die Straße transportiert, und der Lkw-Verkehr soll bis 2025 um bis zu 80 Prozent steigen – wenn akuter Fahrermangel das nicht verhindert.



Die Romantik ist weg: Franz-Josef Klein will trotzdem bis zur Rente weiterfahren

Zahlen sind die Ausnahme: Für 2007 verzeichnete der Deutsche Industrie- und Handelskammertag erstmals rund 2000 neue Ausbildungsverträge. Ein bescheidener Rekord. Die Zahl reicht nicht aus, um den Personalbedarf nur annähernd zu decken. Und bislang brach pro Jahrgang mindestens ein Viertel der Teilnehmer die Ausbildung wieder ab.

FÜR SEINE SPEDITION ist Berger ein Glücksfall. Zu seinem Lehrgeld von 470 Euro bekommt er noch 350 Euro Ausbil-

Im Takt der Tachoscheiben: Der Fahrtenschreiber protokolliert jede Tour. Maximal 48 Stunden pro Woche sind zulässig

dungsbeihilfe im Monat - und kann bereits als vollwertiger Fahrer auf Touren in Deutschland eingesetzt werden. Berger ärgert sich allerdings über seinen Status in der Gesellschaft: "Es würden sich mehr junge Leute für den Beruf interessieren, wenn das Image nicht so schlecht wäre."



renste Kühlzugfahrer. Ich musste schnell feststellen, dass die Arbeitsverträge nicht das Papier wert waren, auf dem sie gedruckt sind. Aus den vereinbarten 42 Stunden pro Woche wurden schnell 16 bis 17 Stunden am Tag", sagt Quadflieg. "Auf die Einhaltung der geltenden Bestimmungen für Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten wird der Fahrer zwar hingewiesen oder selbst dafür verantwortlich gemacht", sagt der zuständige Gewerkschaftssekretär Peter Baranowski von Verdi. "Erwartet und telefonisch angewiesen wird allerdings die Missachtung der Vorschriften. Das ist nur leider nicht belegbar. Wer als Fahrer den Mut aufbringt, sich zu wehren, muss mit Abmahnung oder Kündigung

rechnen." Quadflieg, selbst langjähriges Gewerkschaftsmitglied, hat deswegen Tachoscheiben und Tourenpläne als Beweis aufbewahrt. Sein Fall gibt einen Eindruck von den teilkriminellen Strukturen der Branche, wo häufig fest einkalkuliert wird, dass entnervte Fahrer auf ihre Ansprüche verzichten. "Ohne Verdi wäre ich allein aus Kostengründen der Willkür der Arbeitgeber ausgesetzt gewesen", sagt Quadflieg. Ein Dreivierteljahr war er bei vier Arbeitgebern und musste 3500 Euro an vorenthaltenem Lohn aus geleisteten Überstunden, Urlaubsansprüchen und Lohnfortzahlungen erst einklagen. Nach zwei Vergleichen und einem Prozess beim Arbeitsgericht Mönchengladbach hat Quadflieg nun sein ausstehendes Geld und dazu noch ein qualifiziertes, wohlwollendes Zeugnis.

Nicht, dass er es brauchen würde: Quadflieg hat der Branche längst den Rücken gekehrt. Und zwar endgültig. "Jetzt arbeite ich über eine Zeitarbeitsfirma wieder in meinem alten Beruf. Ich verdiene zwar ein paar Euro weniger im Monat, habe aber einen besseren Stundenlohn."

Jan Bergrath

3. Preis **Dokumentation Medienpreis Logistik 2008** Seite 4

# Hybris am Horizont

ssst, Ruhe! Kapitän Henrik Solmer darf jetzt nicht gestört werden. Das Licht ist ausgeschaltet. Hinter der 56 Meter langen Glasfront hoch oben auf dem Schiff knistern Konzentration und Anspannung.

Ein Blick nach rechts, ein Blick nach links. "Stop the engine", sagt Kapitän Solmer. Der Steuermann drückt einen kleinen Hebel. Doch kein Ruck und kein Mucks geht durch das Schiff. Die grünen Orientierungslichter im schmutzigen Wasser unter Kapitän Solmer ziehen weiter wie in Zeitlupe vorbei. Die orangefarbenen Scheinwerfer an Land flackern unverändert wie von einem außerirdischen Ort.

Und doch ist es so weit - sind die vielleicht aufregendsten Sekunden, Minuten und Stunden angebrochen, die die Globalisierung in Deutschland zurzeit zu bieten hat. Superlativ und Hybris, Wunderwerk

Tag: 64-65

Tag: 7-8

22:00 Uhr (A 4:00 Uhr

Tag: 60-61

22:00 Uhr 14:00 Uhr

15:10 Uhr 6:25 Uhr

19:30 Uhr 7:54 Uhr

6:25 Uhr (Tag 60)

Tag: 56-58 2 18:45 Utv

14:00 Uhr (Tag 61)

und Wahnsinn scheinen eins. Zigtausend Kilometer Wind und Wetter, zig Tage und Nächte auf hoher See, Zigtausend Tonnen dessen, was das Herz des Europäers begehrt - alles taucht, aufgetürmt ins Gigantische, plötzlich übermächtig aus dem schwarzen Horizont auf.

"Hallo? Emma Maersk, Emma Maersk?" hatte Markus Brandes noch vor wenigen Minuten in die Nacht gefunkt. Dann war er mit dem Lotsenboot hinausgefahren, hatte im richtigen Moment das Tempo gedrosselt, Schwung genommen und eine Strickleiter erklommen. Jetzt steht er da, der 48-jährige erfahrene Hafenlotse, hoch oben auf der Brücke, der langgestreckten Steuerzentrale der "Emma Maersk", der großen, der leibhaftigen "Emma Maersk". Wie eine Ansammlung überdimensionierter Legobausteine ragt die Ladung um ihn herum in den Himmel. 200, auch 300 Ein-

Im Takt um die Welt

Die Route des weltgrößten

Containerschiffs, der "Emma Maersk"

Indischer Ozean

18:35 Uh

0:35 Uhr

familienhäuser hätten Platz auf dem schwimmenden Ungeheuer. Oder vier Fußballfelder. Oder sechs Airbus A 380, die größten Passagierflugzeuge der Welt.

Tatsächlich stapeln sich um Kapitän Solmer und Lotse Brandes, auf 397 Meter Länge und 56 Meter Breite, rund 11 500 sage und schreibe: elftausendfünfhundert -Standardfrachtcontainer. Je nach Gewicht und Ladung können es sogar über 14 000 sein. Aufeinandergestellt überträfen sie zweieinhalbmal den welthöchsten Berg, den Mont Everest. Oder sie ergäben hintereinandergereiht eine Schlange von rund 70 Kilometer Länge.

Kein Schiff auf dem Globus fasst mehr Container als die "Emma Maersk". Der Megafrachter gilt als Glanzstück der größten Containerschiffsreederei der Welt, des dänischen Logistikkonzerns Moeller-Maersk. Er teilt den Vornamen mit der kürzlich verstorbenen Gattin des Eigentümers. Höchstens zwölfmal im Jahr legt die "Emma Maersk" auf ihren Touren zwischen Europa und Asien in Deutschland an. Nicht in Hamburg, denn dazu sind die Becken zu klein im größten Hafen der Republik. Wenn die "Emma" Deutschland anläuft, dann Bremerhaven, wo die Weser die riskanten Anlege- und Wendemanöver erlaubt. Vollbeladen kann das Schiff weder Hamburg noch Bremerhaven anlaufen sondern in Deutschland nur den geplanten Tiefwasserhafen Wilhelmshaven.

Es ist 21.50 Uhr, nur noch eine gute Viertelstunde, dann muss die "Emma" unbedingt am Kai festliegen. Denn um 22.07 Uhr setzt die Ebbe ein, dann droht das Meer das Schiff wieder hinaus auf die See zu ziehen. Kapitän Solmer peilt Position 2650/3050 an der Kaimauer an. Ein Lichtkegel kriecht über das Wasser. Lotse Brandes dirigiert per Funk zwei Schlepper. Die beiden gedrungenen Kraftpakete haben die "Emma Maersk" mithilfe mächtiger Taue gerade gestoppt. Jetzt beginnen sie, den schwerfällige Koloss um 180 Grad zu drehen und mit ihren gepolsterten Vorderteilen in Richtung Kaimauer zu drücken. Den Rest besorgen sogenannte Bugstrahlruder, die Schiffe dieser Größe zusätzlich zur großen Schraube hinten besitzen und die beim Manövrieren helfen.

Doch halt! Irgendetwas stimmt nicht. Kapitän Solmer tritt nach links, nach rechts, gibt einen Befehl an den Steuermann. Was ist los? Die "Emma" treibt mit dem Bug schneller an die Kaimauer als mit dem Heck. Kapitän Solmer murmelt etwas zum Steuermann, Lotse Brandes funkt mit den Schleppern. Wie ein dunkles spitzes Trapez wogt das Wasser zwischen der "Emma Maersk" und dem Ufer. Donnert der Gigant gleich vorn gegen die Kaimauer? Rasiert er mit der Schiffsspitze gleich die Kräne an Land? Beides mal würden die Schäden in die Millionen gehen.

Drei Minuten vergehen. Drei Minuten, die wie drei Stunden wirken. Doch dann, endlich, fliegen die Leinen. Ein kurzes Aufatmen bei Kapitän Solmer und Lotse Brandes. Die "Emma Maersk" macht fest bei 53 Grad 35,270 Nord und 8 Grad 31,570 Ost. "Everything's all right", sagt Kapitän Solmer leise. Alles ist in Ordnung. Gerade einmal 53 Jahre ist es her, dass

die Internationale Organisation zur Standardisierung in Genf sich dem Transport von Containern auf hoher See widmete. Stapelbar sollten sie sein, die schmucklosen Behälter aus gewelltem Stahl mit der 14-stelligen Nummer, dazu gleich groß: möglichst 40 Fuß (12,19 Meter) lang sowie acht Fuß (2,435 Meter) breit und hoch - in der Standardversion nur halb so lang. Die Idee dazu stammte aus den USA. Und wie der amerikanische Autofabrikant Henry Ford Anfang des 20. Jahrhunderts mit dem Fließband die gesamte Industrieproduktion revolutionierte, industrialisierten 60 Jahre später die Reeder mit dem Container die Schifffahrt und schrieben Kapitalismusgeschichte auf See.

Die Parallelen sind frappierend. Das eigentliche Erfolgsgeheimnis des Fließbands lag darin, dass es seine volle Effizienz nur entfalten konnte, wenn ein bestimmtes zu montierendes Teil immer die gleichen Maße besaß und ohne Bearbeitung in stets der gleichen kurzen Zeit montiert werden

konnte. Das ebnete den Weg zur totalen industriellen Massenproduktion. Auf gleiche Weise nutzten die Reeder die Container, um den Transport auf See zu rationalisieren. Ob Bananen, Bleche oder Büstenhalter, alle noch so unterschiedlichen Güter wurden per Container in das gleiche Einheitsmaß gepresst - und konnten wie am Fließband maschinell verladen werden.

Auch ein mehrwöchiger Streik der Hafenarbeiter in den USA 1968/1969 gegen den drohenden Verlust Tausender Jobs konnte nicht verhindern, dass die wirtschaftlichen Zwänge der Containerisierung am Ende obsiegten. Um die Konkurrenz auszustechen, ersannen die Reeder immer gewaltigere Containerschiffe. Die wiederum erforderten immer größere, möglichst automatische Löschanlagen an Land. Das erste deutsche Containerschiff, die 1966 erbaute "Bell Vanguard", bot noch Platz für 67 Standardcontainer. Die "Emma Maersk" fasst beinahe 200-mal so viel. Und jedes Mal, wenn der Superstar in Bremerhaven eintrifft, springt an der Waterkant eine Maschinerie an, wie sie nur die Nummer eins auf der Welt anwerfen kann.

Es ist 22.00 Uhr, die wackelige Treppe an der Außenwand der "Emma Maersk" ist noch nicht fest angebracht. Da überschlagen sich an Land die Ereignisse. Wie Insekten, die aus dem Winterschlaf erwachen, wuselt durcheinander, was Arme und Beine und Räder und Greifer hat. Stahl kracht gegen Stahl, Motoren überdröhnen Motoren, Stimmen versinken im Dauerlärm.

Fast im Minutentakt schweben an fünf riesigen Stahlschienen fünf mannsgroße Glaskabinen über der "Emma Maersk" ein, an den Bäuchen dicke Drahtseile mit meterlangen Zangen. Es kracht. Eine Zange senkt sich und schlägt gegen einen Container. Es kracht noch einmal. Die Zange hat den Container umklammert. Gehalten von den Drahtseilen, schwebt, Sekunden später, der Container quer durch die Luft und sinkt auf die Kaimauer nieder. Welcher Container als Nächstes dran ist, zeigt der jeweilige Monitor oben in den Glaskabinen.

Containerbrückenfahrer nennt sich Andreas Ehlers, einer von zwei bis drei Dutzend Männern, die heute Nacht in Kirchturmhöhe über der "Emma Maersk" arbeiten. "Bei Luke 42 alles rausholen", sagt der 38-Jährige, das habe ihm sein Monitor in der Glaskabine befohlen. Also zieht er wie ein Uhrwerk einen Container nach dem andern aus Luke 42 auf der "Emma Maersk". Ehlers ist der Typ Industriearbeiter, wie ihn insbesondere die deutsche Autoindustrie in den ersten Jahrzehnten nach dem Zwei- »







ten Weltkrieg hunderttausendfach aufsog: kurz angelernt - und ab ans Band.

14:50 Uhr 19:10 Uhr

19:45 Uhr

Tag: 37

Hongkong.

Solche Leute braucht es heute auch in den Häfen, erst recht, wenn die "Emma Maersk" festmacht. Sechs Wochen Einweisung nach 14 Jahren Bundeswehr: Seit nunmehr vier Jahren löscht und belädt Ehlers Containerschiffe am 1,7 Kilometer langen North Sea Terminal Bremerhaven, an dem Moeller-Maersk eine unternehmerische Beteiligung hält. Ein weißes Lämpchen signalisiert ihm, dass er sich einen Container greifen kann, ein rotes, dass er den Container anheben kann, ein grünes, dass er ihn auf der Kaimauer ausklinken kann. Alles wird elektronisch überwacht. Von zehn Uhr abends bis sechs in der Früh muss Ehlers in die nächtliche Mühle. Offiziell gibt es für ihn keinen Akkord. In der Praxis aber bedeutet ihm der Monitor unentwegt, welchen Container er als nächsten ansteuern muss. Und Ehlers weiß, dass er "so 30 Stück pro Stunde" schaffen muss - 240 in einer Schicht.

Die Nacht rast. Dieselabgase beißen in den Augen, Ehlers und seine Kollegen knallen einen Container nach dem anderen auf die Kaimauer. Die Männer in den Glaskabinen bilden den Transmissionsriemen zwischen dem Schiff und dem Getümmel, das sich inzwischen am Boden abspielt. Eine rote Linie umrandet das Areal, an dem die "Emma Maersk" längs liegt. Unbefugte haben hier absolut nichts zu suchen.

Wer jetzt hier seinen Fuß hinsetzt, der riskiert sein Leben. Im niederländischen Rotterdam oder in Hamburg suchen sich die Container bereits teilweise per Fernsteuerung den Weg zum Lagerplatz. In Bremerhaven knattern, hoch aufgeschossen wie stählerne Gottesanbeterinnen und nur spärlich beleuchtet, Gabelstapler hin und her und kreuz und quer. Der Fahrer in etwa zehn Meter Höhe kann kaum sehen, ob jemand unter ihm herumläuft. Das Blickfeld reicht nur für den Container und ein paar Meter des Weges. Ist der Container geladen, geht die Fahrt ruck, zuck einige Hundert Meter ins Hinterland, wo die Container abgestellt werden. "Wer hier übersehen wird", sagt ein Terminalangestellter, "der ist ganz schnell platt."

Die Nacht rast weiter - auch auf der "Emma Maersk". Mit dem größten Containerschiff der Welt hat nicht nur ein Gebilde festgemacht, dessen Gesamtwert an die Milliardengrenze reicht. Eingetroffen in Bremerhaven sind auch Menschen. Noch bevor die "Emma Maersk" gegen 21 Uhr Tonne 33 passierte, die letzte Boje vor dem Hafen, hatte Michael Jorden an Land die

Arbeit aufgenommen. Als "Schiffsabfertiger", wie der Moeller-Maersk-Angestellte sich nennt, ist er für sämtliche Papiere der "Emma Maersk" zuständig. Heute muss er zu allem noch ein Taxi bestellen, das ein polnisches Besatzungsmitglied am nächsten Morgen auf Kosten von Moeller-Maersk zum Flughafen bringt, damit er die

Heimreise nach Danzig antreten kann. An Bord der "Emma Maersk" hat sich Kapitän Solmer in seiner Bürokajüte niedergelassen. 65 Jahre alt ist der Däne vor Kurzem geworden, viermal hat er die "Emma Maersk" nach Asien und zurück gebracht. Wenn er in wenigen Tagen in Rente geht, kann er seinen Enkeln erzählen, dass ihm Moeller-Maersk in den vergangenen Jahrzehnten sechsmal jeweils die größten Schiffe des Unternehmens anvertraute. Jetzt aber muss er erst einmal den deutschen Behörden Rede und Antwort stehen.

Als Erstes kontrolliert die Grenzpolizei die Reisepässe der Crew, die Solmer in einem Pappkarton aufbewahrt. 38 Besatzungsmitglieder zählt die "Emma Maersk" heute, darunter acht aus fernen Ländern wie Indien, Thailand und den Philippinen, aber auch zwei Frauen: eine Köchin und eine Reinigungskraft. Kaum sind die Grenzer weg, klopft ein Arzt von der Gesundheitsbehörde an. "Everybody fine, any disease?", fragt der Doktor. Alle sind gesund, keiner hat eine Krankheit.

**Seit 1959 fährt Solmer zu See.** Vor der Containerzeit, erinnert er sich, war der Termindruck noch nicht so groß. Da dauerte es manchmal zwei, drei Tage, im Extremfall auch mal eine ganze Woche, bis ein Schiff ent- und beladen war. Heute, auf der "Emma Maersk", geht alles viel schneller. Ganze 16 Stunden sind für Bremerhaven vorgesehen. Fast jeder von der Crew hat einen Passagierschein für einen Landgang. Doch jetzt heißt es erst einmal schlafen. Und für einen Ausflug am Morgen ist die Zeit bis zur Abreise um 14 Uhr fast zu knapp. Anderswo auf der Welt sei das kaum besser, sagt Kapitän Solmer. "Ich predige meinen Leuten, nehmt euch ein Taxi und geht an Land, damit ihr die Welt kennenlernt."

Dafür kann sich die Crew der "Emma Maersk" pfleglicher behandelt fühlen als Solmer in seinen Anfangsjahren. Elf Monate musste er damals über die Meere fahren, um drei Monate frei zu haben. Dagegen er-

innern die heutigen Arbeitszeiten an Industriebetriebe, die Mitarbeiter auf Montage schicken. So bleiben die Beschäftigten der "Emma Maersk" acht, neun Wochen auf See, erhalten die gleiche Dauer danach jedoch frei und bezahlt.

Für einige wenige scheint die Zeit in der Seefahrt dennoch stehengeblieben zu sein. Wie ein letztes kleines wärmendes Licht im kalten internationalen Wettbewerb hütet Lotse Brandes seinen Dienst, den er der "Emma Maersk" und den anderen Schiffen täglich erweist. Denn er und seine 27 Kollegen von der Hafenlotsengesellschaft Bremerhaven organisieren sich bis heute wie ihre Gründungsväter vor 170 Jahren - als "Brüderschaft". Das ist an den anderen deutschen Seehäfen genauso. Das heißt, jeder Lotse arbeitet als Selbstständiger. Doch statt miteinander zu konkurrieren, teilen die Lotsenbrüder ihre Einnahmen untereinander auf. Wird einer krank, halten ihn die anderen bis zu zwei Jahre aus. "Einer für alle, alle für einen", sagt Lotse Brandes, als er von der "Emma Maersk" auf seinen Schlepper steigt. "So, wie es unter Brüdern eben üblich ist."

reinhold.boehmer@wiwo.de



