

16.05.14, 06:52

Streit im Hafen verschärft Stau-Chaos vor dem Elbtunnel

Spediteure beklagen die schleppende Abfertigung am Burchardkai. Wartende Laster verstopfen die Autobahn 7

Von Martin Kopp, Olaf Preuß und Oliver Schirg

Google Anzeige

Transport und Logistik

Beratung, Planung & Durchführung: Komplettlösungen aus einer Hand!

www.kleemann-gmbh.com/Logistik

Hamburg. Die angespannte Verkehrssituation auf Hamburgs wichtigster Verkehrsader, der Autobahn 7, spitzt sich immer weiter zu. Neben den Sanierungsarbeiten im Elbtunnel und der anstehenden Großbaustelle zur Überdeckung der Autobahn führen zunehmend schleppende Abfertigungen an den Containerterminals zu langen Staus. Die Kritik von Lkw-Fahrern, Spediteuren, aber auch Reedereien richtet sich dabei auf das Herzstück der Hamburger Hafen und Logistik AG: das Containerterminal Burchardkai.

Wachsendes Mengenaufkommen und aus dem Takt geratene Fahrpläne der Schifflinien haben dort in den vergangenen Wochen zu erheblichen Engpässen geführt. Vor allem aber monatelange Auseinandersetzungen zwischen einem Teil der Belegschaft und dem Management über die Arbeitszeiten haben den Betriebsablauf erheblich gestört. Der HHLA-Vorstand räumt ein, dass es zu Konflikten mit Mitarbeitern gekommen ist. Gerüchte über Bummel-Streiks oder Dienst nach Vorschrift weist der Betriebsrat aber zurück.

"Die Staus im Hafen beruhen nur zum Teil auf den Baumaßnahmen im Straßenverkehr", sagt Frank Wylezol, Geschäftsführer des Verbands Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg (VSH). "Eine schleppende Abfertigung an den Terminals, insbesondere am Burchardkai, wird zunehmend zum Problem." Um den Rückstau auf die Autobahn und die Köhlbrandbrücke zu verringern, hat die HHLA jetzt Baumaßnahmen zur Schaffung von mehr Parkplätzen und automatischen Abfertigungsterminals vorgezogen. **Starre Schichtwechsel würden eher zu den langen Wartezeiten führen, glaubt Wylezol vom Spediteursverband.**

Laut HHLA läuft die Abfertigung am Burchardkai auf vollen Touren. "Wir haben am Burchardkai noch nie so viele Boxen umgeschlagen wie in diesem März", sagt der zuständige Container-vorstand der HHLA, Stefan Behn. Doch auch Schifffahrtsunternehmer klagen über eine schleppende Abfertigung. Der Hamburger Partnerreederei Hapag-Lloyd hat die HHLA sogar überraschend einen Liniendienst gekündigt, weil sie die zusätzlichen Schiffe nicht mehr abfertigen kann. Dieser soll jetzt zur Konkurrenz nach Bremerhaven abwandern.

Die zusätzlichen Belastungen für die umliegenden Verkehrsadern kommen zur Unzeit und erschweren die ohnehin schon angespannte Situation auf der A 7. Im Süden Hamburgs wird derzeit die Heimfelder Brücke erneuert. Notwendige Verengungen der Fahrbahnen der A 7 führen regelmäßig zu kilometerlangen Staus. Nördlich des Elbtunnels starten in den kommenden Wochen die Arbeiten für Deutschlands größtes Verkehrsprojekt der kommenden zehn Jahre, die Erneuerung der A 7.

Vom Tunnelausgang bis zum Bordesholmer Kreuz wird die Zahl der Fahrspuren erhöht. Auf Hamburger Gebiet werden in Schnelsen, Stellingen und Altona Lärmschutzdeckel errichtet. Zudem startet in diesen Tagen die Erneuerung der Langenfelder Brücke. Das Bauwerk, das 17 Bahngleise überquert, muss bei laufendem Autobahn- und Zugverkehr erneuert werden.

Die A 7 gilt auf Hamburger Gebiet als eine der meistbefahrenen Verkehrsstrassen Deutschlands.

DAS KÖNNTE SIE AUCH INTERESSIEREN

DIE WELT



Skelettfund

Ein Toter, dem alle Knochen zerschlagen wurden

DIE WELT



Wilhelmshaven

Verprügelte 14-Jährige – Junge, 17, sitzt in U-Haft

DIE WELT



Prozess

Aldi lüftet Geheimnis um ranzige Butter im Regal

DIE WELT



Thüringen

Grünschnitt rafft ganze Haflinger-Herde dahin

Empfohlen von

16.05.14, 02:40

Machtkampf im Zentrum des Hafens

Marode Zu- und Abfahrtswege, verspätete Schiffsanläufe sowie angeblich unmotivierte Beschäftigte sorgen für Streit am Burchardkai

Von Olaf Preuß und Martin Kopp

Google Anzeige

Transport und Logistik

Beratung, Planung & Durchführung: Komplettlösungen aus einer Hand!

www.kleemann-gmbh.com/Logistik

Hamburg. Wenn am Montagmorgen die Arbeitswoche der regionalen Transportunternehmen beginnt, herrscht rund um die Waltershofer Zufahrten der Autobahn A7 Stau. Hunderte Trucker zugleich holen dann die Stahlboxen ab, die am Wochenende von Seeschiffen angelandet wurden, oder sie bringen Container für den Export. Wegen des Wochenendfahrverbots für Lastwagen, aber auch wegen der Öffnungszeiten der Unternehmen konzentriert sich montags regelmäßig dichter Schwerlastverkehr rund um Hamburgs größtes Containerterminal, den Burchardkai der **HHLA**. Stundenlang benötigen die Lastwagenfahrer dann unter Umständen für die Anfahrt und Abfahrt zum und vom Terminal. **"Am Burchardkai gibt es Staus und lange Wartezeiten auf Container, bedingt durch starre Schichtwechsel", sagt Frank Wylezol, Geschäftsführer des Verbandes Straßengüterverkehr und Logistik (VSH).**

Der Container Terminal Burchardkai (CTB) ist das Herz des Hamburger Hafens. Doch selbst diese Logistikmaschine, die mit ihren insgesamt gut 1500 Mitarbeitern rund um die Uhr läuft, kann den wachsenden Druck des Güterumschlags nur mit großer Anstrengung aller Beteiligten bewältigen. Das Kernproblem ist: Immer größere Schiffe müssen in relativ immer kürzerer Zeit abgefertigt werden: "Als der Burchardkai 1968 in Betrieb ging, wurden an den damals neuen Containerschiffen im Normalfall vielleicht 300 Boxen bewegt. Bei einem Großcontainerschiff werden heute mehr als 6000 Container ent- und beladen", sagt HHLA-Vorstand Stefan Behn: "Bei Containertruckern führen Wartezeiten – egal wo sie auftreten – verständlicherweise zu Unmut. Die Containerterminals sind dann natürlich die erste Adresse, um Wut abzuladen. Dabei kann ich hier klar sagen: Seit dem 1. Januar gab es beispielsweise bei der Datenverarbeitung am Burchardkai nur eine Stunde Ausfall, am Terminal Altenwerder keine. Probleme mit der Datenverarbeitung sind also keine Ursache für Wartezeiten."

Am Burchardkai, einem von vier Hamburger Containerterminals, konzentriert sich der Druck des Güterumschlags speziell in Spitzenzeiten so stark wie nirgends sonst im Hafen. Die Folge sind Konflikte und Debatten: zwischen den Transportunternehmen auf der Landseite und der HHLA, zwischen Reedereien und dem Terminal, zwischen Mitarbeitern und Management des Hamburger Hafenkonzerns.

Seit Jahren modernisiert die HHLA den Burchardkai mit Investitionen von bislang schon mehreren Hundert Millionen Euro. Die leistungsfähigsten Containerbrücken der Welt und die Teilautomatisierung der Anlage mit einem sogenannten Blocklagersystem sollen Spielraum für immer größere Zahlen von Stahlboxen schaffen – etwa dann, wenn Schiffe wie die "Alexander von Humboldt" oder die "Jules Verne" von CMA CGM ihre Ladung nach Hamburg bringen, die mit mehr als 16.000 Containereinheiten (TEU) Kapazität zu den größten Containerfrachtern der Welt zählen. Etwa jeder dritte Container, der den Hamburger Hafen passiert, geht über den Burchardkai.

Um die Technik zur vollen Wirkung zu bringen, die man in den vergangenen Jahren installiert hat, wurde auch die Arbeitsweise auf dem Burchardkai an die neuen Zeiten angepasst. Das führte zu erheblichen Verstimmungen zwischen der Belegschaft und der Geschäftsführung des Terminals. In früherer Zeit fertigten die Hafendarbeiter am Burchardkai die Schiffe nach dem Modell des sogenannten Pensums ab – für eine Schicht wurden je nach Lage bestimmte Mengen von Containern ausgehandelt, die be- oder entladen werden mussten. Wer sein Pensum rechtzeitig abgearbeitet hatte, konnte früher nach Hause gehen – aus Sicht der Arbeitnehmer vor allem in Spitzenzeiten ein wichtiger Anreiz, zügiger zu arbeiten. Die HHLA-Führung hingegen hielt das System für antiquiert und schaffte es ab. Ohnehin gilt auf dem Burchardkai grundsätzlich eine 35-Stunden-Woche mit bezahlten Überstunden.

"Die Leistungsvorgaben des alten Pensum-Modells, einer Art Akkordmodell, wurden jeweils pro Schicht und Arbeitsgruppe, also individuell, angeboten", sagt der Ingenieur Norbert Paulsen, seit März Betriebsratsvorsitzender des HHLA-Gemeinschaftsbetriebs, der unter anderem für den Burchardkai zuständig ist. "Die Erwartungshaltung des Vorstandes, ohne zusätzliche unmittelbare Anreize überproportionale Produktivitäten zur erreichen, ist sicherlich verfehlt. Es sind jedoch inzwischen Ansätze zu erkennen, dass wieder mehr auf Eigeninitiative und Leistungsbereitschaft gesetzt wird."

Insgesamt war die Stimmung zwischen Belegschaft und Unternehmensführung zuletzt aber angespannt: "Es gab seit einer Neuorganisation vor drei bis vier Jahren zu wenig Wertschätzung für die Leistung und das Fachwissen der Mitarbeiter auf dem Burchardkai. Dadurch sank deren Motivation", sagt Paulsen. Seit der Betriebsratswahl im März, mit neuem Vorsitz und sieben neuen Mitgliedern im 19-köpfigen Gremium, gebe es "ermutigende Fortschritte in der Mitarbeiterführung der CTB-Geschäftsleitung und des Vorstands der HHLA. Mein Eindruck ist: Die Dinge entwickeln sich positiv."

Auch HHLA-Personalvorstand Heinz Brandt intensiviert das Gespräch mit den Mitarbeitern: "Die Umstrukturierung auf dem Burchardkai schürt eine Menge Emotionen. Ich halte das in einem derart tradierten Gewerbe wie dem Hafenumschlag für völlig normal." Gemeinsam mit den Mitarbeitern werde man die Veränderungen gestalten: "Durch den weiteren Ausbau am Burchardkai sind keine Arbeitsplätze bedroht, wie auch in den vergangenen Jahren dort keine Arbeitsplätze gestrichen wurden", sagt Brandt. "Deshalb glauben wir, dass es gegen den weiteren Ausbau keinen Widerstand der Arbeitnehmer geben wird."

Derweil äußern Logistiker und Reedereien Unmut über die Lage am Terminal – zumeist hinter vorgehaltener Hand. Auf Probleme, die durch marode Straßen oder die jahrelangen Verzögerungen bei der Erweiterung der Elbfahrinne entstehen, hat die HHLA keinen Einfluss – auf Gerüchte über Bummelstreiks oder Dienst nach Vorschrift am Burchardkai allerdings auch nicht. "Wir hören immer wieder, dass die Belegschaft auf dem CTB für Verzögerungen bei der Abfertigung von Schiffen an unserem Terminal verantwortlich sei. Das weise ich ausdrücklich zurück", sagt Paulsen. "Es gab in den vergangenen Monaten keinen Bummelstreik oder Dienst nach Vorschrift am CTB, und es wird dies auch nicht geben."

Konflikte trägt die HHLA auch mit Schifffahrtsunternehmen aus. "Die Reedereien tun alles dafür, ihre Kosten zu senken. Sie ordnen ihre Allianzen neu und fahren langsamer, um Treibstoff zu sparen", sagt Stefan Behn. "Dabei geraten bei einigen die Fahrpläne durcheinander, nicht zuletzt wegen der auch für sehr große Containerschiffe noch beachtlichen Schlechtwetterlagen. Durch die häufigen Verspätungen hatte sich Anfang des Jahres die Verweildauer für Exportgüter an unseren Terminals verdoppelt. Unsere Läger sind sprichwörtlich vollgelaufen."

Die Schifffahrtsunternehmen wiederum beklagen Engpässe im Zentrum des Hamburger Hafens. Irritationen gibt es derzeit zwischen der HHLA und Hamburgs wichtigster Reederei Hapag-Lloyd. Die Schifffahrtsallianz G6, der Hapag-Lloyd angehört, steuert gut 40 Prozent des Güterumschlags im Hamburger Hafen bei. Hapag-Lloyd ist zudem am HHLA-Terminal Altenwerder beteiligt. Stein des Anstoßes am Burchardkai ist der Liniendienst PA1 zwischen Europa, Nordamerika und Asien. "Die HHLA hat uns den Dienst überraschend zur Jahresmitte gekündigt", sagte ein Sprecher von Hapag-Lloyd. "Wir wollen aber in Hamburg bleiben und hoffen, durch weitere Verhandlungen noch eine Lösung zu finden." HHLA-Vorstand Behn sieht das anders: "Wir sollten am Burchardkai einen weiteren Dienst aufnehmen, was wir, aufgrund der fehlenden Kapazität, derzeit nicht leisten können. Wir sind voll ausgelastet, deshalb müssen wir auf den zusätzlichen Dienst derzeit verzichten."

Trotz aller Konflikte und Baustellen am Burchardkai zieht der renommierte Logistikexperte für die Anlage ein positives Fazit. Die neue Technologie und die Arbeit an den internen Abläufen zeigten mittlerweile Wirkung: "Wir haben am Burchardkai", sagt Behn, "noch nie so viele Boxen umgeschlagen wie in diesem März."

DAS KÖNNTE SIE AUCH INTERESSIEREN

DIE WELT



"Tatort"-Kolumne
Jetzt sprengt endlich diese Würstchenbude weg!

DIE WELT



Skelettfund
Ein Toter, dem alle Knochen zerschlagen wurden

DIE WELT



Zweiter Anlauf
Peinliche Justiz-Panne im Prozess gegen Middelhof

DIE WELT



Präsidentenmaschine
Obamas Milliarden-Helikopter wehrt sogar Vögel ab

Empfohlen von

Die Welt kompakt | 16.05.14

Machtkampf im Zentrum des Hafens

Marode Verkehrswege und verspätete Schiffsanläufe sorgen für Streit am Burchardkai *Von Olaf Preuß und Martin Kopp*

Wenn am Montagmorgen die Arbeitswoche der regionalen Transportunternehmen beginnt, herrscht rund um die Waltershofer Zufahrten der Autobahn A7 Stau. Hunderte Trucker zugleich holen dann die Stahlboxen ab, die am Wochenende von Seeschiffen angelandet wurden, oder sie bringen Container für den Export. Wegen des Wochenendfahrverbots für Lastwagen, aber auch wegen der Öffnungszeiten der Unternehmen konzentriert sich montags regelmäßig dichter Schwerlastverkehr rund um Hamburgs größtes Containerterminal, den Burchardkai der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Stundenlang benötigen die Lastwagenfahrer dann unter Umständen für die Anfahrt und Abfahrt zum und vom Terminal. **"Am Burchardkai gibt es Staus und lange Wartezeiten auf Container, bedingt durch starre Schichtwechsel", sagt Frank Wylezol, Geschäftsführer des Verbandes Straßengüterverkehr und Logistik (VSH).**

Der Container Terminal Burchardkai (CTB) ist das Herz des Hamburger Hafens. Doch selbst diese Logistikmaschine, die mit ihren gut 1500 Mitarbeitern rund um die Uhr läuft, kann den wachsenden Druck des Güterumschlags nur mit großer Anstrengung aller Beteiligten bewältigen. Das Kernproblem ist: Immer größere Schiffe müssen in relativ immer kürzerer Zeit abgefertigt werden: "Als der Burchardkai 1968 in Betrieb ging, wurden an den damals neuen Containerschiffen im Normalfall vielleicht 300 Boxen bewegt. Bei einem Großcontainerschiff werden heute mehr als 6000 Container ent- und beladen", sagt HHLA-Vorstand Stefan Behn: "Bei Containertruckern führen Wartezeiten – egal wo sie auftreten – verständlicherweise zu Unmut. Die Containerterminals sind dann natürlich die erste Adresse, um Wut abzuladen."

Am Burchardkai, einem der vier Containerterminals, konzentriert sich der Druck des Güterumschlags speziell in Spitzenzeiten so stark wie nirgends sonst im Hafen. Die Folge sind Konflikte zwischen den Transportunternehmen auf der Landseite und der HHLA, zwischen Reedereien und dem Terminal, zwischen Mitarbeitern und Management des Hafenkonzerns.

Um neue Technik zur vollen Wirkung zu bringen, wurde auch die Arbeitsweise auf dem Burchardkai an die neuen Zeiten angepasst. Das führte zu erheblichen Verstimmungen zwischen der Belegschaft und der Geschäftsführung des Terminals. In früherer Zeit fertigten die Hafearbeiter am Burchardkai die Schiffe nach dem Modell des so genannten Pensums ab – für eine Schicht wurden je nach Lage bestimmte Mengen von Containern ausgehandelt, die be- oder entladen werden mussten. Wer sein Pensum rechtzeitig abgearbeitet hatte, konnte früher nach Hause gehen – aus Sicht der Arbeitnehmer vor allem in Spitzenzeiten ein wichtiger Anreiz, zügiger zu arbeiten. Die HHLA-Führung hingegen hielt das System für antiquiert und schaffte es ab. Ohnehin gilt auf dem Burchardkai grundsätzlich eine 35-Stunden-Woche mit bezahlten Überstunden.

Auch Logistiker und Reedereien äußern Unmut über die Lage am Terminal – meist unter der Hand. Auf Probleme, die durch marode Straßen oder lange Verzögerungen bei der Erweiterung der Elbfahrinne entstehen, hat das Unternehmen zugegebenermaßen keinen Einfluss.

Konflikte trägt die HHLA auch mit Schifffahrtsunternehmen aus. "Die Reedereien tun alles dafür, ihre Kosten zu senken. Sie ordnen ihre Allianzen neu und fahren langsamer, um Treibstoff zu sparen", sagt Stefan Behn. "Dabei geraten bei einigen die Fahrpläne durcheinander. Durch die häufigen Verspätungen hatte sich Anfang des Jahres die Verweildauer für Exportgüter an unseren Terminals verdoppelt. Unsere Läger sind sprichwörtlich vollgelaufen."

Die Schifffahrtsunternehmen wiederum beklagen Engpässe am Burchardkai. Irritationen gibt es derzeit zwischen der HHLA und Hamburgs wichtigster Reederei Hapag-Lloyd. Die Schifffahrtsallianz G6, der Hapag-Lloyd angehört, steuert fast die Hälfte des Güterumschlags

im Hamburger Hafen bei. Hapag-Lloyd ist zudem am HHLA-Terminal Altenwerder beteiligt. Streitpunkt am Burchardkai ist der Liniendienst PA1 zwischen Europa, Nordamerika und Asien. "Die HHLA hat uns den Dienst überraschend zur Jahresmitte gekündigt", sagte ein Sprecher von Hapag-Lloyd. HHLA-Vorstand Behn sieht das anders: "Wir sollten am Burchardkai einen weiteren Dienst aufnehmen, was wir, aufgrund der fehlenden Kapazität, derzeit nicht leisten können."

© Axel Springer SE 2014. Alle Rechte vorbehalten