HHLA

Hamburger Hafen
und Logistik AG

140 Jahre

BEWEGTE WELT

Das Magazin
der HHLA

Eine für alle

Eine standardisierte Stahlbox hat nicht nur die Logistik weltweit revolutioniert

→ *Seite 18*

Bahn im Blut

Erfolgreich von Hamburg ins europäische Hinterland

→ *Seite 30*

Kaispeicherphilharmonie

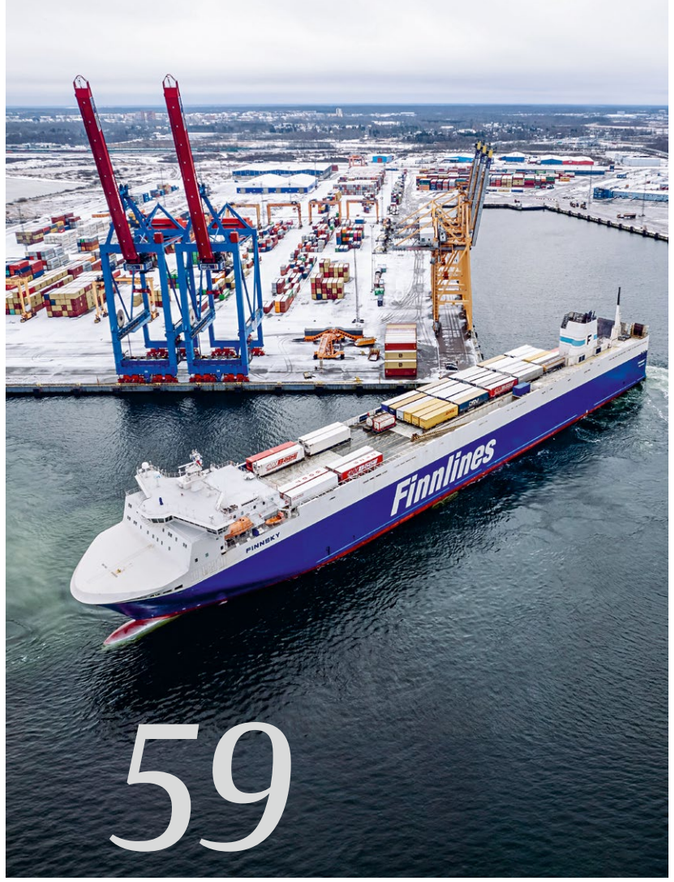
Was haben Hamburger HafenCity und Elbphilharmonie mit der HHLA zu tun?

→ *Seite 40*

ZUKUNFTSSPEICHER
Die Hamburger Speicherstadt wurde seit 1885 gebaut und weiterentwickelt von der HHLA. Das heutige UNESCO-Welterbe zieht Touristen ebenso an wie Kulturunternehmer und Start-up-Gründer.

INTERMODALVORREITER
Hamburg ist der größte Eisenbahnhafen Europas, auch dank cleverer Lösungen der HHLA und ihrer Töchter für den europäischen Schienenverkehr.

CONTAINERZEITALTER
Wie hat die HHLA den modernen Umschlag mitgestaltet? Bei Technologien wie diesen, damals revolutionären Containerbrücken ist sie immer dabei.



EIN NETZWERK FÜR EUROPA
In Muuga, nahe der estnischen Hauptstadt Tallinn, betreibt die HHLA ebenso Terminals wie im italienischen Triest und in der ukrainischen Hafenmetropole Odessa.

NACHGEFRAGT
Für Angela Titzrath widersprechen sich nachhaltige und profitable Entwicklung nicht. Ihre Sicht auf die Zukunft ist von pragmatischem Optimismus geprägt.

4 **Bildschön**
Logistik hat ihre schönen Seiten, und wir zeigen sie gerne im großen Format.

12 **Die Kraft der Netzwerke**
CEO Angela Titzrath im Interview: Was macht die HHLA anders als andere Logistiker?

18 **Eine Box für alle Zwecke**
Der Container hat Häfen weltweit revolutioniert. Immer war der Burchardkai vorne dabei.

30 **Drehscheiben für Europa**
Mit Leidenschaft und neuen Ideen: das europäische Intermodal-Netzwerk der HHLA.

36 **Bahn im Blut**
In Hamburg bekam die Eisenbahn beim Aufbau des Hafens von Beginn an eine Hauptrolle.

40 **Kaispeicherphilharmonie**
Die ikonische Gestalt der Hamburger Elbphilharmonie geht auf die HHLA zurück.

44 **Chronik 140 Jahre**
Die Geschichte der HHLA, zusammengefasst auf ganz besondere Weise.

50 **Stadt aus Speichern**
Einst das größte Logistikzentrum der Welt, heute Kulturerbe und lebendiges Stadtquartier.

59 **Auf zu fremden Ufern**
Schon ihre erste Tochter strebte erfolgreich in die Ferne, heute ist die HHLA europäisch geprägt.

64 **What's next?**
Logistik wird digitaler, einfacher und nachhaltiger. Welche Lösungen weisen in die Zukunft?

69 **Bananenmetropole**
Hamburg brachte die Banane nach Deutschland. Was hatte das mit Kolonialismus zu tun?

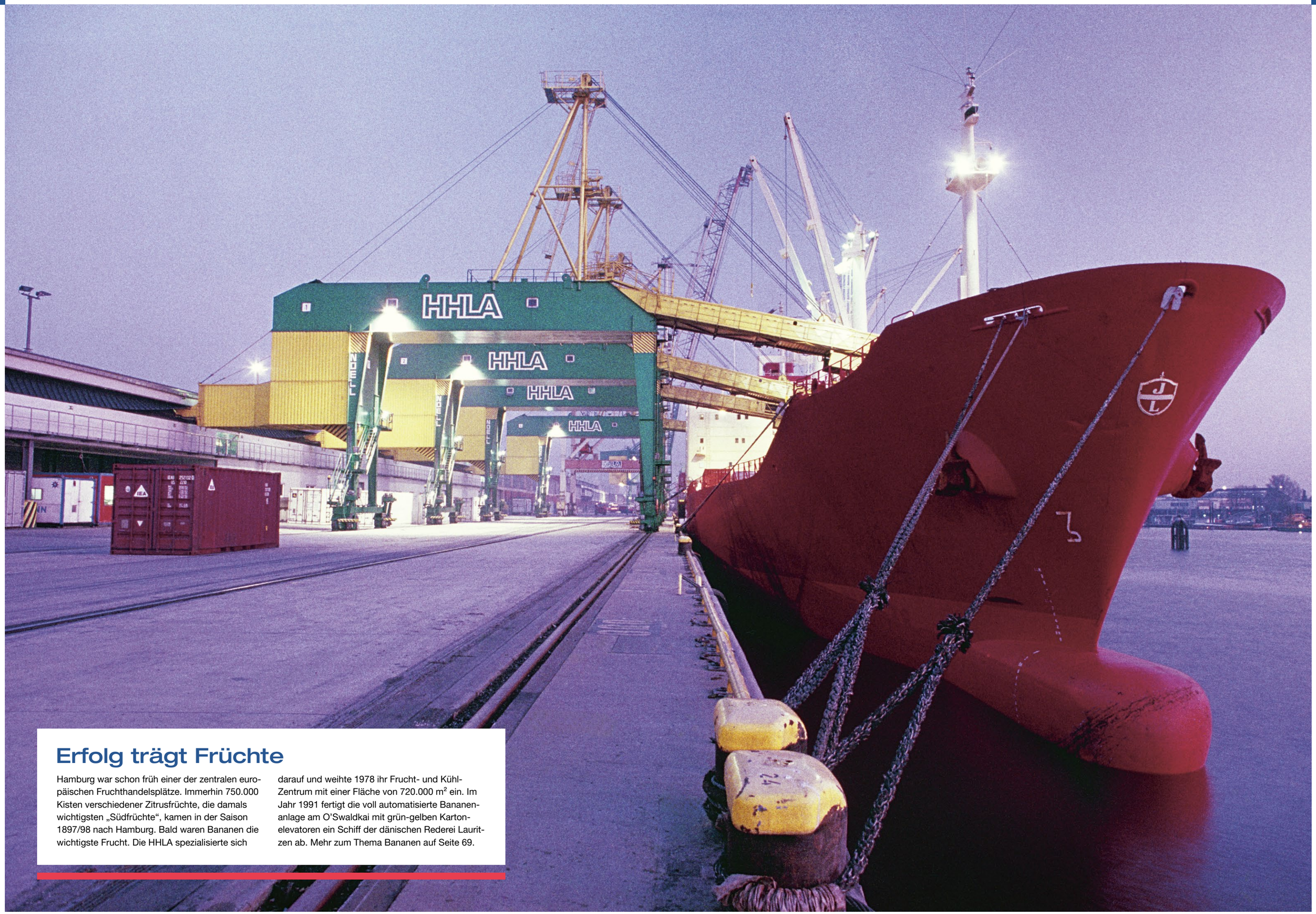
72 **Mensch und Maschine**
Auch im Hafen ist heute mehr Kopf- als Handarbeit gefragt.

80 **Beständiger Wandel**
Als Aktiengesellschaft gegründet, mit einer Behörde fusioniert und als Konzern erfolgreich.

83 Impressum

Bahn frei für Hamburg!

Wie die idealtypische Hamburger Kaieinteilung ein Jahrhundert lang aussah, zeigt dieses Foto vom Chilekai. Ihr Vorteil bestand in den kurzen Wegen zwischen Schiff und Lagerschuppen. Im optimalen Fall (wie hier 1930) verluden Portalkräne die Waren vom Bahnwaggon direkt auf das Seeschiff. Die abgebildete Tenderlokomotive der Baureihe 87 wurde speziell für die Anforderungen der engen Hamburger Kais entwickelt. Den guten Ruf als „Eisenbahnhafen“ konnte Hamburg ausbauen und gilt heute als der zweitgrößte der Welt. Mehr zum Thema Eisenbahn auf Seite 30.



Erfolg trägt Früchte

Hamburg war schon früh einer der zentralen europäischen Fruchthandelsplätze. Immerhin 750.000 Kisten verschiedener Zitrusfrüchte, die damals wichtigsten „Südfrüchte“, kamen in der Saison 1897/98 nach Hamburg. Bald waren Bananen die wichtigste Frucht. Die HHLA spezialisierte sich darauf und weihte 1978 ihr Frucht- und Kühl-Zentrum mit einer Fläche von 720.000 m² ein. Im Jahr 1991 fertigt die voll automatisierte Bananenanlage am O’Swaldkai mit grün-gelben Kartonelevatoren ein Schiff der dänischen Rederei Lauritzen ab. Mehr zum Thema Bananen auf Seite 69.

Der nächste Technologiesprung …

… wird hier am HHLA Container Terminal Altenwerder im Dezember 2024 vorbereitet. Ein Spezialschiff hat die neueste Generation Containerbrücken aus Irland angeliefert. Ihre Besonderheit: Auf dem Bild ist keine Kanzel für einen Brückenfahrer mehr zu sehen, weil sie in Zukunft aus einem Fernsteuerstand bedient werden. In den kommenden Jahren sollen die insgesamt 14 Containerbrücken an dieser Hamburger Kaikante vollständig durch ferngesteuerte Modelle ersetzt werden. Montage, Test und natürlich die Weiterbildung der Mitarbeitenden laufen bereits. Mehr dazu auf Seite 72.

Die Ladung rollt hoch im Norden

Ein bisschen Schnee macht im estnischen Universalhafen Muuga keinem etwas aus. Erfahrene Kranfahrer fertigen die Frachtschiffe auch bei rauen Witterungsbedingungen zügig ab. Auf dem Bild warten Lkws und Trailer darauf, gleich über die Rampe von der RoRo-Fähre rollen zu können. Im Sommer wird die Verbindung gerne von Urlaubsreisenden mit Wohnmobilen oder Motorrädern als Verbindung zwischen Finnland und Estland genutzt, HHLA TK Estonia, der größte Terminal hier, entwickelt sich zu einem richtigen Logistik-Drehkreuz im Norden Europas. Mehr dazu auf Seite 59.

ANGELA TITZRATH, seit 2017 Vorstandsvorsitzende der HHLA, blickt voller Zuversicht in die Zukunft.

„Wir werden unsere Position weiter ausbauen.“

Die HHLA ist einer der führenden Logistikkonzerne Europas. Wie das Unternehmen in den kommenden Jahren weiter wachsen will, skizziert Angela Titzrath, Vorstandsvorsitzende der HHLA. Ein Gespräch über Meilensteine, besondere Momente sowie die Kraft von Netzwerken und Mitarbeitenden.

Der Weg war nicht immer einfach und gerade, aber er führt in die richtige Richtung. In den vergangenen 140 Jahren hat sich die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) eine zentrale Rolle für die Versorgung Deutschlands, aber auch Ost- und Mitteleuropas mit Waren und Gütern erarbeitet. Und ihre Bedeutung wächst weiter in einer sich dramatisch verändernden Welt. Denn die HHLA ist längst mehr als ein Betreiber von Containerterminals im Hamburger Hafen, sie hat ihre Standorte, ihr Netzwerk und ihre Geschäftsfelder deutlich ausgebaut. Die Zeichen stehen auf Wachstum.

Frau Titzrath, wie blicken Sie heute auf die HHLA?
Mit Stolz. Die HHLA hat in ihren 140 Jahren Geschichte eine konstante Rolle gespielt in der industriellen Entwicklung Europas. Dabei waren insbesondere die vergangenen 35 Jahre von großer Dynamik geprägt. Nicht nur gesamtwirtschaftlich, sondern auch für das Unternehmen selbst.

Und da gab es einige Meilensteine im Laufe einer mehr als bewegten Zeit. Welche sind Ihnen besonders in Erinnerung?
Der Siegeszug der Container führte ab 1968 zu einem Wachstumsschub, den wir als HHLA frühzeitig erkannt haben. So wurde am Burchardkai nicht nur der erste Container in Hamburg umgeschlagen, dort entstand auch das Herzstück für den standardisierten Containerumschlag: der Container Terminal Burchardkai. Der Fall der Mauer öffnete uns den Zugang zu Mittel- und Osteuropa; der Freihafen machte vieles einfacher.

Die HHLA bewegt rund **6 Millionen** Standardcontainer über ihre Seehafenterminals und weitere 1,8 Millionen TEU auf Schiene und Straße.

Das hat auch die HHLA verändert. Was prägt sie heute?
Wir verstehen uns als ein Unternehmen in stetigem Wandel, fast wie ein großes Start-up. Vor 140 Jahren starteten wir mit einer damals revolutionären Idee: Durch die Bündelung von Transport, Lagerung und Umschlag an einem Ort – hier in der Hamburger Speicherstadt – wurden Märkte effizienter versorgt. Diese logistische Veränderung ist für mich die Blockchain des 19. Jahrhunderts – eine Innovation, die Prozesse optimiert und vernetzt hat.

Apropos Vernetzung. Diese spielt für die HHLA eine zentrale Rolle in ihrer Strategie, oder?
So ist es. Wir setzen auf „The Power of Networks“. Dabei greifen unsere Netzwerke in verschiedenen Dimensionen ineinander: Unsere in ganz Europa verteilten Logistikdrehscheiben, an den Küsten und im Hinterland, sind über Wasser, Schiene, Straße und mittlerweile sogar in der Luft mit den Drohnen unserer Tochter HHLA Sky miteinander verbunden. So können wir Kunden über unser eigenes Netzwerk komplette Transportlösungen anbieten. End-to-End. →

Wie belastbar ist denn dieses Netzwerk, das Sie hier beschreiben?
Ich gebe Ihnen mal ein Beispiel. Durch die Kriegssituation in der Ukraine gab es eine Blockade im Schwarzen Meer. Innerhalb weniger Tage brachten wir eine Landbrücke zum Laufen – von unserem Terminal im Hafen von Triest über die Schiene weiter über Budapest in die Ukraine zu unserem Hafen in Odessa. Das gelingt nur mit einem starken, belastbaren Netzwerk.

Aber selbst das beste Netzwerk kann nur funktionieren mit den Menschen, die es betreiben …
Das stimmt. Sie sind die wichtigste Dimension in unserem Netzwerk. Unsere Mitarbeitenden vernetzen sich, entwickeln gemeinsam Ideen, meistern Herausforderungen – standort- und grenzübergreifend. So entsteht Innovation. Die wohl stärkste Verknüpfung, die ein Unternehmen haben kann, ist die zwischen seinen Mitarbeitenden. Ich bin überzeugt: Das ist das wertvollste Kapital der HHLA.

Und die Mitarbeitenden teilen auch Ihre Start-up-Philosophie?
Innovation ist eine Haltung, die Offenheit und einen neugierigen, fragenden Charakter voraussetzt. Wer diese Eigenschaften mitbringt, ist bei der HHLA richtig. Mit dieser Haltung hat man keine Angst davor, andere Wege zu gehen. Darauf zählen wir bei der Suche nach neuen Talenten: Menschen, die sich ins Zeug legen – an all unseren europäischen Standorten. Das ist auch ein Netzwerk von Motivation, ein Netzwerk aus übergreifenden Erfahrungen. Die HHLA kann dank ihrer erfolgreichen Expansion Mitarbeitenden auch international spannende Entwicklungschancen bieten. Das macht uns als Arbeitgeber attraktiver.

Für die HHLA sind mehr als **6.800** Mitarbeitende aktiv: in vier europäischen Seehäfen, in Bahn- und Speditionsgesellschaften sowie in den hochinnovativen Start-ups von HHLA Next.

Wie verfolgen Sie Ihre strategischen Ziele?
Wir haben eine klare Strategie. Mit „ The Power of Networks“ werden wir nachhaltige und digitale Logistik weiter erfolgreich in Europa etablieren. Wir verfolgen dabei unsere Pläne konsequent, müssen aber in einem volatilen und sich immer schneller verändernden Marktumfeld jederzeit zur Anpassung bereit sein. Deswegen ist Veränderungsbereitschaft so essenziell. Wichtig ist mir, die Kraft unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu nutzen und Eigenverantwortung zu stärken. Ich halte viel von dem Zielbild, dass Mitarbeitende wie Unternehmer im eigenen Unternehmen denken und handeln sollen.

Sie sind seit 2017 Vorstandsvorsitzende der HHLA. Welche Momente haben Sie persönlich bewegt?
Nun, das sind viele. Da ist zum einen die Offenheit, mit der ich empfangen wurde – in einer Branche, die historisch doch stark eine Männerwelt war. Zum anderen die Energie, die ich von Anfang an gespürt habe. Gemeinsam haben wir uns auf den Weg gemacht in Richtung einer neuen strategischen Ausrichtung – und sind damit nun weit gekommen. Ich denke dabei vor allem auch an die zahlreichen Akquisitionen im Ausland.

Da könnten ja noch weitere dazukommen. Wollen Sie weiter expandieren?
Wir sind als europäischer Logistikkonzern mit unseren Seehafenterminals in Hamburg, Triest, Tallinn und Odessa sowie 20 intermodalen Terminals im Binnenland sehr gut aufgestellt. Und wir sind offen für weitere Akquisitionen, legen den Fokus im Moment aber sehr stark auf unsere eigene Weiterentwicklung. Dazu gehört der Ausbau unseres europäischen Netzwerks sowie die weitere Modernisierung unserer Terminals in Hamburg. Ein Schwerpunkt liegt hier auf dem Burchardkai, den wir zu einer hochmodernen und besonders nachhaltigen Anlage weiterentwickeln. Dieser Umbau im laufenden Betrieb ist übrigens das größte Brownfield-Projekt seiner Art weltweit, also sowohl technologisch als auch operationell sehr anspruchsvoll.

DAS HERZ DER HHLA SCHLÄGT IM HAMBURGER HAFEN, aber ihr Geschäftsmodell vernetzt die europäische Wirtschaft.

ELPHI-TALK
Journalist Stefan Westendorp traf sich mit Angela Titzrath in der Elbphilharmonie zum Interview. Ein symbolträchtiger Ort, denn das Hamburger Wahrzeichen steht auf einem HHLA-Fundament: dem ehemaligen Kaispeicher A.

„Danke an alle Teams, dass die HHLA nicht stillstand, an keiner Stelle.“

Die HHLA bewegt sich aber auch abseits des bekannten Containerumschlags und -transports …
Wir haben eine Einheit für die Entwicklung neuer Ideen und Geschäftsmodelle geschaffen. Daraus hat sich HHLA Next gebildet, die Lösungen und Standards entwickelt, die über unser bisheriges Geschäft hinaus skaliert werden können. Dazu gehört zum Beispiel „passify“, eine App für Truckfahrer, die ihnen Zugang zu unseren Terminals verschafft. Unser Ziel ist es, die vielen klugen Ideen von HHLA Next noch stärker in der Industrie zu verankern.

Wenn man die Bedeutung der HHLA für die Warenströme betrachtet, drängt sich die Frage auf: Ist die HHLA im Kern ein Versorgungsunternehmen?
Gerade während der Coronakrise haben viele Menschen gelernt, dass ein logistisches Netzwerk eine Art Lebensader darstellt, dass Lieferketten auch gestört werden oder sogar reißen können. Wir Logistiker haben es wesentlich ermöglicht, dass die Ladungsströme Richtung Mittel- und Osteuropa und natürlich auch innerhalb Deutschlands in dieser schwierigen Zeit nicht abgerissen sind. Danke an alle Teams, dass die HHLA nicht stillstand, an keiner Stelle.

Wünschen Sie sich auch vor diesem Hintergrund von der Politik mehr Unterstützung für die Häfen?
Der größte Anteil der deutschen Exportbilanz führt über die deutschen Seehäfen und damit über Hamburg. Das gilt übrigens auch für die Energiewende: Solarpanels zum Beispiel kommen zu 80 Prozent aus Asien und erreichen Deutschland per Containerschiff. Und auch unsere Verteidigungsfähigkeit, die wir stärken wollen und auch müssen, hängt mehr denn je von verlässlichen sicheren Warenströmen in der Logistik ab. Damit haben die Häfen nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch eine Schlüsselposition. Ich glaube, dass diese Einsicht langsam die politischen Entscheidungsträger erreicht, auch wenn ich mir mehr Geschwindigkeit wünschen würde. →

REGER AUSTAUSCH
Im Gespräch gewährt Angela Titzrath Einblicke in die Strategie und die Positionierung der HHLA. Und sie setzt auf die Kraft der Mitarbeitenden.

„Die Elbphilharmonie steht auf den Grundfesten der HHLA.“

Mit MSC haben Sie einen neuen Gesellschafter an Bord. Welche Bedeutung hat das für die Zukunft der HHLA?
Dass sich die weltgrößte Reederei beteiligt hat, spricht für die Attraktivität unseres Unternehmens. Außerdem bringt MSC viel Erfahrung und Vernetzung auf Kundenseite mit. Wir können davon auf sehr vielen Ebenen profitieren, unter anderem indem unsere Tochterunternehmen für ihre Neuentwicklungen und Lösungen mit MSC einen starken Partner haben werden.

Wo steht das Unternehmen in zehn Jahren?
Wir haben bisher nur einen Bruchteil unseres „Power of Networks“ ausgeschöpft – und haben noch viel vor. Nehmen Sie Hamburg als Beispiel: Heute kommt es nicht auf die Größe eines Hafens an, sondern auf die beste Vernetzung mit dem europäischen Hinterland. Es geht nicht darum, Container zu zählen, sondern darum, die Wertschöpfung zu erhöhen. Nachhaltigkeit und Digitalisierung sind dabei zwei zentrale Treiber.

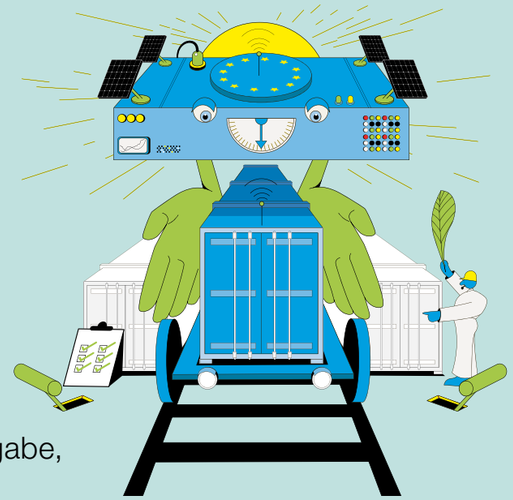
Es scheint, als wäre gerade das Thema Nachhaltigkeit für Sie eine Herzensangelegenheit. Ist das so?
Ja, absolut! Wir wollen bei der HHLA beweisen, dass wirtschaftlicher Erfolg und nachhaltiges Wirtschaften zusammenpassen. Wir haben auch als Gesellschaft und Wirtschaft eine Verantwortung, die wir nicht auf die politische Ebene delegieren dürfen. Man kann Nachhaltigkeit nicht loskoppeln von wirtschaftlichem Denken, sonst wird die Finanzierung sehr schwierig.

Wie weit ist die HHLA denn in Sachen nachhaltige Logistik?
Ich denke, wir müssen uns nicht verstecken. De facto setzen wir Maßstäbe durch den klimafreundlichen Terminalumschlag, den wir schon am Container Terminal Altenwerder in Hamburg etabliert haben, der Burchardkai folgt jetzt. Bereits 2017 haben wir entschieden, auf Fahrzeuge mit Batterieantrieb zu setzen. Jetzt testen wir den Betrieb mit Wasserstoff. Den Umschlag verbinden wir aus dem größten Eisenbahnhafen Europas mit dem umweltfreundlichen Transport auf der Schiene. Letztlich ist Nachhaltigkeit für die mittel- und langfristige Zukunftsfähigkeit dieses Unternehmens von zentraler Bedeutung. Denn unsere Kunden suchen sich ihre Logistikpartner immer öfter danach aus, welchen Beitrag sie zur Reduzierung ihrer CO_2-Bilanz leisten. Deswegen haben wir die gesamte Kette vom Umschlag in Hamburg bis hin zum Endkunden auf den Prüfstand gestellt und vom TÜV als klimafreundlich zertifizieren lassen. In dieser Hinsicht sind wir bereits seit einigen Jahren Vorreiter in unserer Branche.

Eine persönliche Frage zum Schluss. Wie schaffen Sie es abzuschalten und loszulassen?
Natürlich mit der Familie und Freunden. Und mit der Musik. Ich genieße sie besonders gern in der Elbphilharmonie. Zu ihr habe ich eine besondere Verbindung. Nicht zuletzt, weil sie auf unserem ehemaligen Kaispeicher A errichtet wurde, also auf den Grundfesten der HHLA. Wo früher Arbeiter den Klang des Hafens intonierten, spielen nun Musikerinnen und Musiker. Ein sehr schönes Bild, wie ich finde.

MIT GRÜNER ENERGIE (im Bild eine Wasserstofftankstelle) will die HHLA ihre Terminals ab 2040 klimaneutral betreiben.

Taxiert und für sehr gut befunden



Die EU-Taxonomie ist eine regulatorische Vorgabe, deren Erfüllung geprüft wird. Die Ergebnisse zeigen, wie nachhaltig Unternehmen wirtschaften.

Mit einem Anteil von ca. 23 Prozent an den weltweiten Treibhausgas-Emissionen ist der Verkehrssektor einer der größten Verursacher menschengemachter Klimaerwärmung. Zu diesen verkehrsbedingten Emissionen trägt der Güterverkehr nach Angaben der EU gut ein Drittel bei.

Die Logistik steht daher mit im Fokus des „Green Deals“ der EU, durch den die Emissionen des Verkehrs bis 2050 um 90 Prozent sinken sollen. Dabei unterliegen die großen Logistiker strengen Vorgaben der sogenannten EU-Taxonomie. Dieses komplexe europäische System von Berichtspflichten und Bewertungen der Nachhaltigkeit von Unternehmen orientiert sich an sechs Umweltzielen.

Die Logistiksparte kann insbesondere zum Ziel des Klimaschutzes einen wesentlichen Beitrag leisten. In diesem Umfeld ist die HHLA als Hafenlogistik- und Intermodal-Unternehmen hervorragend positioniert. Mit einem hohen Anteil des Umschlags auf der umweltfreundlichen Schiene und einer weitreichenden Elektrifizierung der Terminal-Prozesse trägt sie zur Dekarbonisierung der Logistikkette bei. Das spiegeln die Taxonomiewerte der HHLA wider: 80 Prozent ihrer Umsatzerlöse und 85 Prozent ihrer Investitionsausgaben wurden im Geschäftsjahr 2024 als taxonomiekonform und damit als nachhaltig bewertet. Das sind ungewöhnlich hohe Werte für die Branche. Bereits im Jahr zuvor hatte die HHLA ganz ähnliche Ergebnisse erzielt. Investitionen in moderne E-Loks und Leichttragwaggons, in neue elektrische Kräne und batteriebetriebene Transporter auf den Hafenanlagen tragen zu diesen Taxonomiewerten entscheidend bei. Auch für ihre Kunden hat das gute Abschneiden der HHLA positive Effekte. „Wir bieten besonders emissionsarme oder emissionsfreie Transporte und Umschlagservices an und diese niedrigen Emissionswerte fließen indirekt auch positiv in die Treibhausgasbilanzen unserer Kunden ein“, erklärt Jan Hendrik Pietsch, Leiter Nachhaltigkeit bei der HHLA.

„Gute Taxonomiewerte signalisieren Kapitalgebern, dass ihre Investitionen bei uns bestens aufgehoben sind.“

Annette Walter, Chief Financial Officer bei der HHLA, ist verantwortlich für Finanzen & Controlling, Investor Relations und Revision sowie Immobilien.

„Noch wichtiger ist jedoch, dass die nachhaltige Ausrichtung unseres Geschäftsmodells einen langfristigen Wettbewerbsvorteil darstellt – sie stärkt die wirtschaftliche Stabilität der HHLA und schafft eine solide Grundlage für weiteres Wachstum. Unser ausgezeichnetes Abschneiden in der EU-Taxonomie ist die logische Konsequenz dieser Strategie.“

Container sind das „Raummaß aller Dinge“, haben Handel, Wirtschaft und Gesellschaft verändert. Eng verknüpft mit dieser Erfolgsstory: der HHLA Container Terminal Burchardkai im Hamburger Hafen, derzeit eine der spannendsten „Um-Baustellen“ Europas. Seine Modernisierung bei laufendem Betrieb gleicht einer Operation am offenen Herzen.

Eine Stahlkiste, die Welt und wir

Heute

REALITÄT Welche Mengen moderne Containerschiffe wie die Evergreen „Ever Ace“ im Gegensatz zu den Ursprüngen der Containerschifffahrt transportieren können, verdeutlicht diese Fotomontage. Im Hintergrund: der Burchardkai.

1968

HISTORIE Am 25. April kam mit der „American Lancer“ das erste Vollcontainerschiff nach Hamburg. Als es am Burchardkai anlegte, ahnten nur die wenigsten, welch unglaubliche Erfolgsgeschichte daran anknüpfen sollte.

DIE ZUKUNFT FEST IM BLICK …
… hat Gesa Witte aus der Terminalentwicklung. Mit ihrem Team plant, rechnet, simuliert, koordiniert und kommuniziert sie, um den CTB leistungsfähiger zu machen.

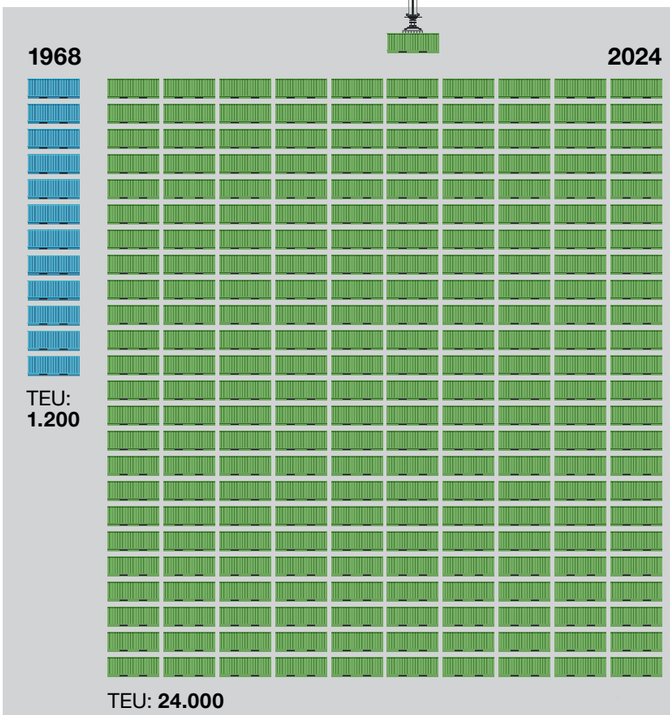
Wir fahren mit Gesa Witte über den HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB), den sie ihre „zweite Heimat“ nennt. „Ich arbeite seit 22 Jahren hier und liebe diesen Ort. Der Hafen ist ein einmaliger Platz, und er muss 24/7 funktionieren“, sagt sie. „Dazu gehört auch, dass er sich immer weiterentwickelt, um im harten Wettbewerb bestehen zu können.“

Und genau das sicherzustellen, ist ihre Aufgabe. Gesa hat als Terminalentwicklerin alle Hände voll zu tun, denn sie ist beteiligt am weltweit größten „Brownfield“-Projekt der Branche. Der Begriff steht für den Umbau einer bestehenden Anlage. In diesem Fall: der CTB, Hamburgs größter und ältester Containerterminal. Seit hier an der Elbe Container umgeschlagen werden, kommt modernste, immer wieder neue Technik zum Einsatz. Aktuell stehen insgesamt 23 Containerbrücken an mehreren Kaimauern. Um die größten Schiffe der Welt noch schneller löschen und beladen zu können, sind teilautomatisierte Abläufe und eine neue, maßgeschneiderte Software in der Erprobung.

Fingerspitzengefühl und Koordination

All das und noch viel mehr geschieht bei laufendem Betrieb, möglichst immer unter Volllast. Mehr als 200 Großschiffe und etwa 2.000 kleinere, sogenannte Feederschiffe werden hier pro Jahr abgefertigt werden. Der Umbau gleicht somit einer Operation am offenen Herzen. Er erfordert viel Fingerspitzengefühl und ein Höchstmaß an Koordination wegen der zahlreichen komplexen Anforderungen. „Wir müssen bei allen Umbaumaßnahmen mit den real existierenden Gegebenheiten zurechtkommen, die vor Jahren und Jahrzehnten entschieden wurden. Deswegen gehört immer eine Portion Vergangenheitsbewältigung dazu, wenn wir für die Zukunft planen“, sagt Gesa. Sie ist derzeit im Team für alles zuständig, „was mit Erde und Asphalt zu tun hat“.

Geleitet wird das Ausbauprojekt schon seit 2020 von Oliver Boldt, der sich selbst mit einer Spinne im Netz vergleicht: „Ich muss kommunikativ die Fäden ziehen, um alle ins Boot zu holen. Diese gewaltige Aufgabe schaffen wir nur, wenn wir uns austauschen und alle an einem Strang ziehen.“ →

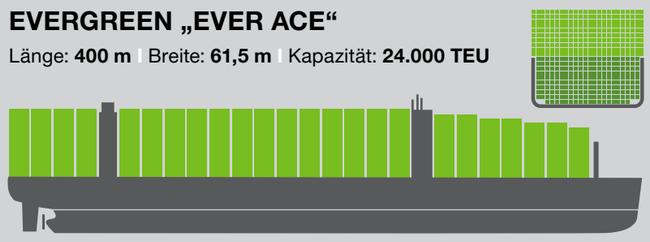


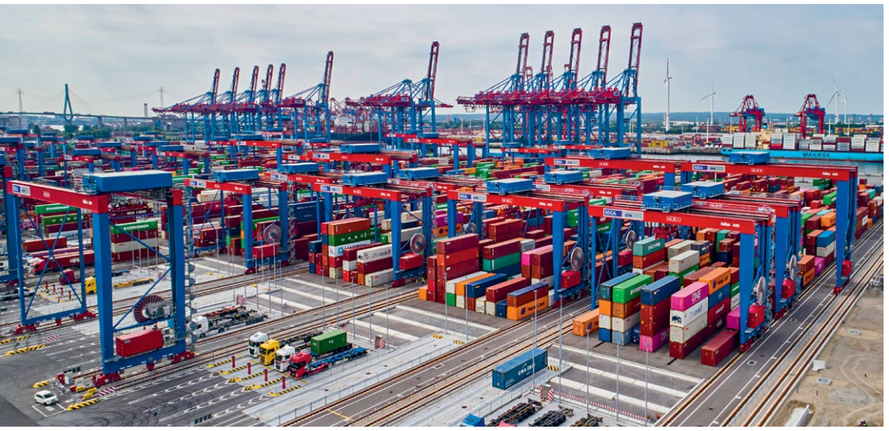
Rasante Entwicklung

Faktor 20 – und das in 56 Jahren: Während die „American Lancer“ noch 1.200 TEU an Bord nehmen konnte, transportiert ein Rekord-Megafrachter wie die „Ever Ace“ mit 24.000 TEU das 20-Fache. Dabei steht die Maßeinheit TEU für einen 20-Fuß-Standardcontainer.

United States Lines „AMERICAN LANCER“
Länge: **213 m** | Breite: **25,9 m** | Kapazität: **1.200 TEU**

EVERGREEN „EVER ACE“
Länge: **400 m** | Breite: **61,5 m** | Kapazität: **24.000 TEU**



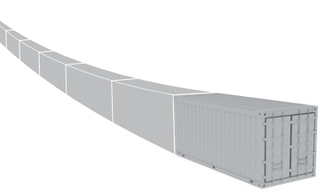


DICHT AN DICHT
Ein vollautomatisches Blocklager erhöht die Flächeneffizienz. Es stapelt die Stahlboxen dichter und höher, sodass mehr Container auf das begrenzte Areal des Burchardkais passen.

180 Mio.

TEU wurden von 1967 bis 2024 konzernweit bei der HHLA umgeschlagen: aneinandergereiht eine Strecke rund 27-mal um die Erde.

Evolution Von den Anfängen bis zu automatisierten Abläufen



→ Auch Gesa hat das große Ganze im Blick, kennt aber jedes Detail so gut, dass sie ihren kleinen weißen Pkw vermutlich mit verbundenen Augen über den Burchardkai steuern könnte. Eine gute Idee wäre das allerdings nicht angesichts der zahllosen, bis zu 30 Stundenkilometer schnellen Van-Carrier. Sie bewegen Container zwischen Schiffen und Blocklager. Ihre Fahrer sitzen dabei in circa zehn Meter Höhe und haben von dort teilweise nur eingeschränkte Sicht.

Aber nicht nur auf diese hochbeinigen „Portalhubstabler“ gilt es aufzupassen. Der ganze CTB präsentiert sich wie ein Uhrwerk, bei dem ständig alles in Bewegung ist, jedes Rädchen perfekt in das andere greift. Schiffe jeder Größe, verschiedene Containertransporter, Lkw, Züge – sie alle wollen die tolle Kiste Container möglichst schnell von A nach B bringen. Denn während sich auf der anderen Seite der Elbe das Leben in malerischen Elbvororten abspielt, pocht hier im Hafen das Herz Hamburgs rau, aber herzlich. Es betankt die logistischen Blutbahnen nicht nur in ganz Deutschland, sondern versorgt große Teile Europas mit Waren. Container sind unverzichtbar für das Funktionieren von Wirtschaft und Versorgung. So läuft, ganz trivial, nahezu jede dritte Banane, die in Deutschland verzehrt wird, über HHLA-Terminals im Hamburger Hafen. Ganz zu schweigen von all den anderen lebensnotwendigen Dingen, die in Stahlboxen über die Weltmeere reisen.

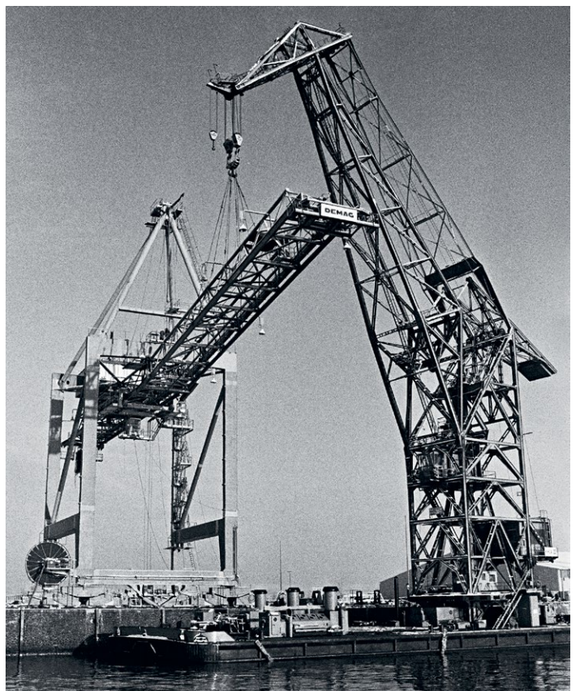
Die maritime Logistik muss immer funktionieren

Auch deshalb ist der Umbau ohne Stillstand des Betriebs so wichtig. „Alles am Laufen zu halten, ist tatsächlich die größte Herausforderung bei einem ‚Brownfield‘-Projekt. Unser Ziel ist, dass kein Schiff, kein Zug, kein Lkw abgewiesen wird“, sagt Gesa und erinnert an die Coronazeit. Damals waren ganze Häfen in China geschlossen, die Transportketten kamen aus dem Takt. Vieles, was im Alltag ganz selbstverständlich immer verfügbar war, wurde plötzlich zur Mangelware. Ihr wurde klar: „Wenn die global organisierte Logistik, zu der unsere Terminals maßgeblich gehören, nicht funktioniert, dann bekommen wir alle das zu spüren.“

Dem CTB, benannt nach dem früheren Ersten Bürgermeister Hamburgs, Johann Heinrich Burchard, kommt eine besondere Rolle in der Historie der HHLA zu. Am 25. April 1968 macht hier am Burchardkai mit der „American Lancer“ das →

EXPRESSDIENST Die „Elbe Express“ pendelt zwischen Europa und Nordamerika, mit maximal 730 TEU. Für diesen Dienst wurde die Hapag-Lloyd-Containerlinie gegründet.

DOPPELPACKER 1974 arbeiten auf dem Burchardkai 30 Portalhubwagen, nach ihrem Hersteller damals „Peiner“ genannt. Heute heißen sie in Hamburg „Van-Carrier“.



ENDMONTAGE Ende 1967 hilft ein Schwimmkran, die erste Containerbrücke auf dem Burchardkai aufzubauen.

FEIERSTUNDE Der HHLA-Vorstandsvorsitzende Helmuth Kern (r.) überreicht Kapitän Chung Yen San (l.) von EVERGREEN eine Erinnerung an Hamburg. Mit der Reederei aus Taiwan verbindet die HHLA eine langjährige Partnerschaft, zum Beispiel durch den 1984 etablierten „round-the-world-service“.

„Wenn wir diese Anlage nicht bauen, bekommen wir keine Container nach Hamburg.“

Mit diesen Worten appelliert Helmuth Kern an den damaligen Ersten Bürgermeister Herbert Weichmann. Und er behält recht. Bereits im Herbst 1968 machen wöchentlich vier bis fünf Vollcontainerschiffe am Burchardkai fest. Aber warum kämpft Wirtschaftssenator Kern von der SPD so für den Container? Sein Kalkül: Wenn sich die von Amerikanern erfundene Kiste durchsetzt, hätte der Stückguthafen Hamburg keine gute Karten. Um die Hansestadt auf diese wichtige Entwicklung einzustimmen, tritt er im Frühjahr 1967 vor den Senat. Er präsentiert eine Vorlage über (damals) stolze 35 Millionen Mark, vorgesehen für den Ausbau des Burchardkais zum Containerterminal.

Wie der Erste Bürgermeister Herbert Weichmann reagiert, daran erinnerte sich Kern später noch gut: „Herr Kollege Kern, Sie wollen hier 35 Millionen Mark haben. Sie haben weder eine Linie noch einen Reedereivertrag noch einen Container. Und da soll der Senat eine Containeranlage bauen?“ Kern entgegnet: „Herr Bürgermeister, wenn wir diese Anlage nicht bauen, werden wir auch nie einen bekommen.“ Das leuchtet seinem Chef ein.

Ein Jahr später gelingt es der HHLA tatsächlich, die United States Lines von den Vorteilen des Elbehafens zu überzeugen. Jetzt zeigt sich, wie notwendig der Bau des spezialisierten Terminals wirklich ist.

LIEFERUNG IN EIGENER SACHE
Beeindruckend: Das Spezialschiff „ZHONG REN 121“ befördert am 14. Dezember 2024 drei neue, hoch automatisierte Containerbrücken zum Container Terminal Altenwerder.

Erneuerung Auch Containerbrücken kommen über die Elbe, die Hauptschlagader des Hamburger Hafens

→ erste Vollcontainerschiff im Hamburger Hafen fest. Den Startschuss für das neue Zeitalter der Transportlogistik gibt der Hamburger Wirtschaftssenator und spätere HHLA-Vorstandsvorsitzende Helmuth Kern. Er sieht in der Stahlbox nicht bloß ein praktisches Transportbehältnis, sondern einen Treiber für den Welthandel. Tatsächlich haben er und seine Mitstreiter in Hamburg den richtigen Riecher: Die unscheinbare Box wird die Länder rund um den Erdball näher zusammenrücken lassen.

Bereits im Herbst des gleichen Jahres laufen wöchentlich vier bis fünf Vollcontainerschiffe mit einer Kapazität von 780 bis 1.000 TEU (das neue Standardmaß für 20-Fuß-Container) den Burchardkai an. Das verändert die Anlage in den folgenden Jahren völlig und mehrfach. Die Wucht der Containerisierung entfaltet sich auch mithilfe der HHLA und der von ihr mitentwickelten Technologien. Herkömmliche Hafenkräne, die unter großem zeitlichen Aufwand mühsam Stückgut an und von Bord der anlegenden Schiffe hieven, weichen schnell den viel effizienteren Containerbrücken. Und auch die weiteren Glieder der Transportkette entwickeln sich stetig weiter.

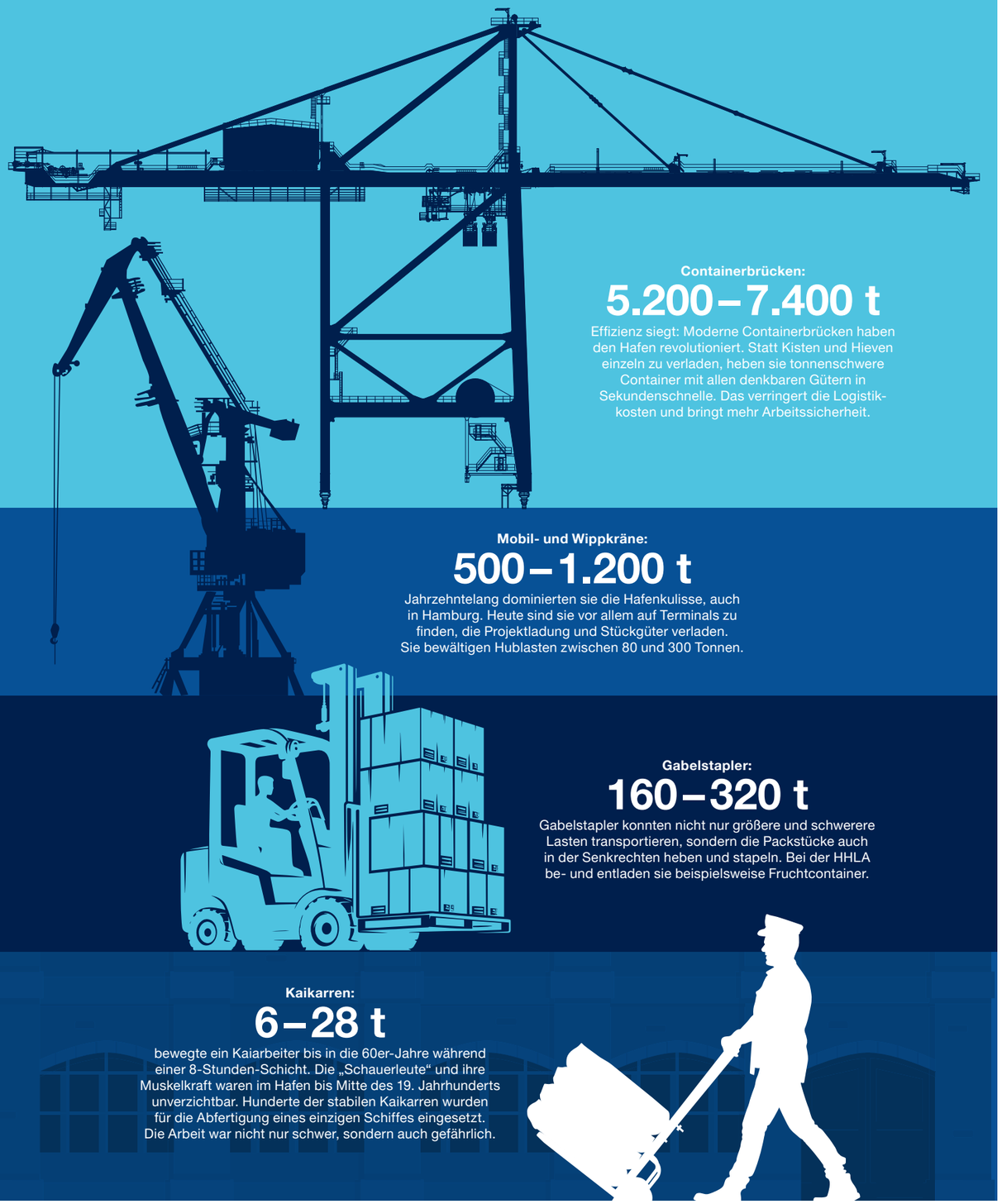
Größer, schneller, besser – technische Entwicklungen machen es möglich

1971 werden die ersten „Peiner Portalhubwagen“ für den Containertransport eingesetzt. In Hamburg Van-Carrier oder auch nur VC genannt, machen sie als „Straddle Carrier“ weltweit Karriere. Kein Wunder: Die von der HHLA mitentwickelten Fahrzeuge der Peiner AG können Container nicht nur transportieren, sondern auch stapeln, was die Flächenkapazität vervielfacht. Datenverarbeitung (siehe auch Seite 68), Datenkommunikation und ein neuer Datenfunk, der die VCs leitet und koordiniert, sind weitere Meilensteine in den 80er-Jahren. 1995 gibt es sogar eine Weltpremiere auf dem CTB: Erstmals kommt das satellitengestützte Differential Global Positioning System, kurz DGPS, zum Einsatz – und wird von der HHLA im Detail noch verbessert. Damit ist das gesamte Containerlager zu 100 Prozent vom Bildschirm aus disponierbar.

Der CTB wird immer wieder erweitert, misst nun 1,4 Quadratkilometer Fläche. Um darauf mehr Container (aktuell etwa 45.000 TEU) unterzubringen, wird ein neuartiger Typ von →

Von Muskelkraft zu Megapower

Einst schleppten Hafenarbeiter Kaffeesäcke nur mithilfe einer Kaikarre, heute verladen gigantische Containerbrücken Hunderte Tonnen pro Stunde. Die Hafenlogistik hat sich erst durch Mechanisierung, dann durch Automatisierung radikal gewandelt. Aber wer stemmt eigentlich wie viel?
Durchschnittswerte für verschiedene Gerätetypen in einer 8-Stunden-Schicht.



Containerbrücken:

5.200 – 7.400 t

Effizienz siegt: Moderne Containerbrücken haben den Hafen revolutioniert. Statt Kisten und Hieven einzeln zu verladen, heben sie tonnenschwere Container mit allen denkbaren Gütern in Sekundenschnelle. Das verringert die Logistikkosten und bringt mehr Arbeitssicherheit.

Mobil- und Wippkräne:

500 – 1.200 t

Jahrzehntelang dominierten sie die Hafenkulisse, auch in Hamburg. Heute sind sie vor allem auf Terminals zu finden, die Projektladung und Stückgüter verladen. Sie bewältigen Hublasten zwischen 80 und 300 Tonnen.

Gabelstapler:

160 – 320 t

Gabelstapler konnten nicht nur größere und schwerere Lasten transportieren, sondern die Packstücke auch in der Senkrechten heben und stapeln. Bei der HHLA be- und entladen sie beispielsweise Fruchtcontainer.

Kaikarren:

6 – 28 t

bewegte ein Kaiarbeiter bis in die 60er-Jahre während einer 8-Stunden-Schicht. Die „Schauerleute“ und ihre Muskelkraft waren im Hafen bis Mitte des 19. Jahrhunderts unverzichtbar. Hunderte der stabilen Kaikarren wurden für die Abfertigung eines einzigen Schiffes eingesetzt. Die Arbeit war nicht nur schwer, sondern auch gefährlich.

CONTAINER – ALLESKÖNNER UND BLICKFANG
Der Container mischte bei der Verlosung der Spiele zur Fußball-EM 2024 mit: In Länderfarben gestaltete Boxen wurden von der HHLA-Tochter UNIKAI gestapelt. Wie universell die Stahlkisten einsetzbar sind, haben auch Architekten erkannt. Sie bauen damit echte Hingucker – sogar in der Antarktis (rechts unten).

Multitalent Stahlkiste Starker Auftritt in vielen Disziplinen

→ Blocklager gebaut. Drei automatisierte Portalkräne lagern die hoch und eng gestapelten Boxen ein bzw. liefern sie aus. Auch der Bahnhof muss verlegt werden, um die Zahl und Länge der Gleise zu erhöhen. Heute werden jährlich mehr als 10.000 sogenannte Ganzzüge von maximal 740 Meter Länge abgefertigt. Immer neue Containerbrücken der jeweils größten und leistungsfähigsten Generation kommen mit Spezialschiffen über die Elbe. Mit ihrer Hilfe fertigen die Mitarbeitenden jene Rekord-Megafrachter ab, die mittlerweile 24.000 TEU fassen.

Ein Vorbild für nachhaltige, zertifizierte Seehafenlogistik

Auch wenn der CTB derzeit durch seinen Umbau im Fokus steht, modernisiert die HHLA auch ihre Hamburger Anlagen am Tollerort (CTT) und in Altenwerder (CTA) ständig. Der 2002 in Betrieb genommene CTA wurde international zum Vorbild für nachhaltige Seehafenlogistik und als erster Containertermina weltweit klimaneutral zertifiziert. Er galt lange als modernster überhaupt und dient dem CTB nun als Vorbild für den Umbau. „Wir übernehmen Dinge, die sich im jahrelangen Betrieb bewährt haben. Zum Beispiel den Transport von Containern durch vollautomatische AGVs“, sagt Gesa. AGV steht für „Automated Guided Vehicle“. Diese werden künftig nur von Software gesteuert mit den anderen Geräten beim Containerumschlag zusammenarbeiten. Die ersten dieser Fahrzeuge „üben“ derzeit ihren Einsatz in einem eingezäunten Gelände, 116 AGVs sollen später ihren Beitrag zum automatisierten Containerballett leisten.

Gebaut wurde der CTA übrigens auf einem „Greenfield“, also „auf der grünen Wiese“. Was naturgemäß einfacher ist als das „Brownfield“-Projekt am Burchardkai. Aber manche Herausforderungen ähneln sich. So kommt es zum Beispiel bei Kolossen wie den 2.400 Tonnen schweren Containerbrücken generell auf die Standfestigkeit an. „In Altenwerder musste seinerzeit dafür der Untergrund massiv verdichtet werden“, erzählt Gesa. „Hier am Burchardkai haben wir andere Bedingungen. So wurden unsere zwei ältesten Liegeplätze vor vielen Jahren – übertrieben gesagt – mit Feldsteinen errichtet.“ In den 90er-Jahren wurde die Kaimauer „vorgeschuht“, also rund 20 Meter weiter ins Wasser gelegt. Damals hatten HHLA und Hafenmanagement, also die HPA, gemeinsam prognostiziert, wie groß die Containerbrücken einmal werden könnten. Es ging dabei um die Last, die auf den Boden wirkt. „Das war nach Fertigstellung aber schon fast wieder obsolet“, bedauert Gesa. Die Schiffe →

98,4

Prozent aller Stückgüter im Hamburger Hafen sind containerisiert.

KLEINGÄRTEN
Heute kaum zu glauben: Vor rund 50 Jahren gab es hier noch eine Laubenkolonie.

BAHNHOF
Der Bahnumschlag musste zu Beginn auf nur zwei Gleisen abgewickelt werden.

KAISCHUPPEN
Direkt an der Kaimauer wurden alle Stückgüter in den typischen Lagerschuppen zwischengelagert.

BURCHARDKAI 1971
Damals liegen einige Flächen brach oder werden anderweitig genutzt. Noch läuft der Ausbau, und die Zahl der umzuschlagenden Container ist übersichtlich.

Mission Weltspitze unter den Terminals

→ hatten in der Zwischenzeit einen weiteren Entwicklungsschub in ihrer Größe bekommen, sodass noch gewaltigere Containerbrücken mit 70 Meter langen Auslegern bestellt wurden. „Ihr Unterbau musste noch breiter werden“, erklärt Gesa, „damit sich ihre Masse auf einer größeren Fläche verteilt.“ Das Beispiel zeigt, wie wichtig bei allen Baumaßnahmen das Vorausschauen in die Zukunft ist. Denn die Planungen sollten nicht nur für das Hier und Jetzt passen, sondern möglichst auch eine zukünftige Nutzung mitdenken. Gesa zieht dafür einen Vergleich: „Es ist ein maßgeblicher Unterschied, ob ich nur mein Einfamilienhaus baue oder auch daran denke, dass dort später mal ein Hochhaus stehen könnte.“

Dazu kommen bei einem „Brownfield“-Projekt weitere Faktoren, die eine Rolle spielen. Das Areal liegt auf einer Insel mit engen äußeren Grenzen. Andere Grenzen setzen die Abstimmung mit Behörden, Genehmigungen und Auflagen. Auch die Finanzierung der Maßnahmen muss gesichert und freigegeben sein.

Ca.
8.000
Tonnen CO_2-Ausstoß vermeidet allein die Elektrifizierung im Containerlager.

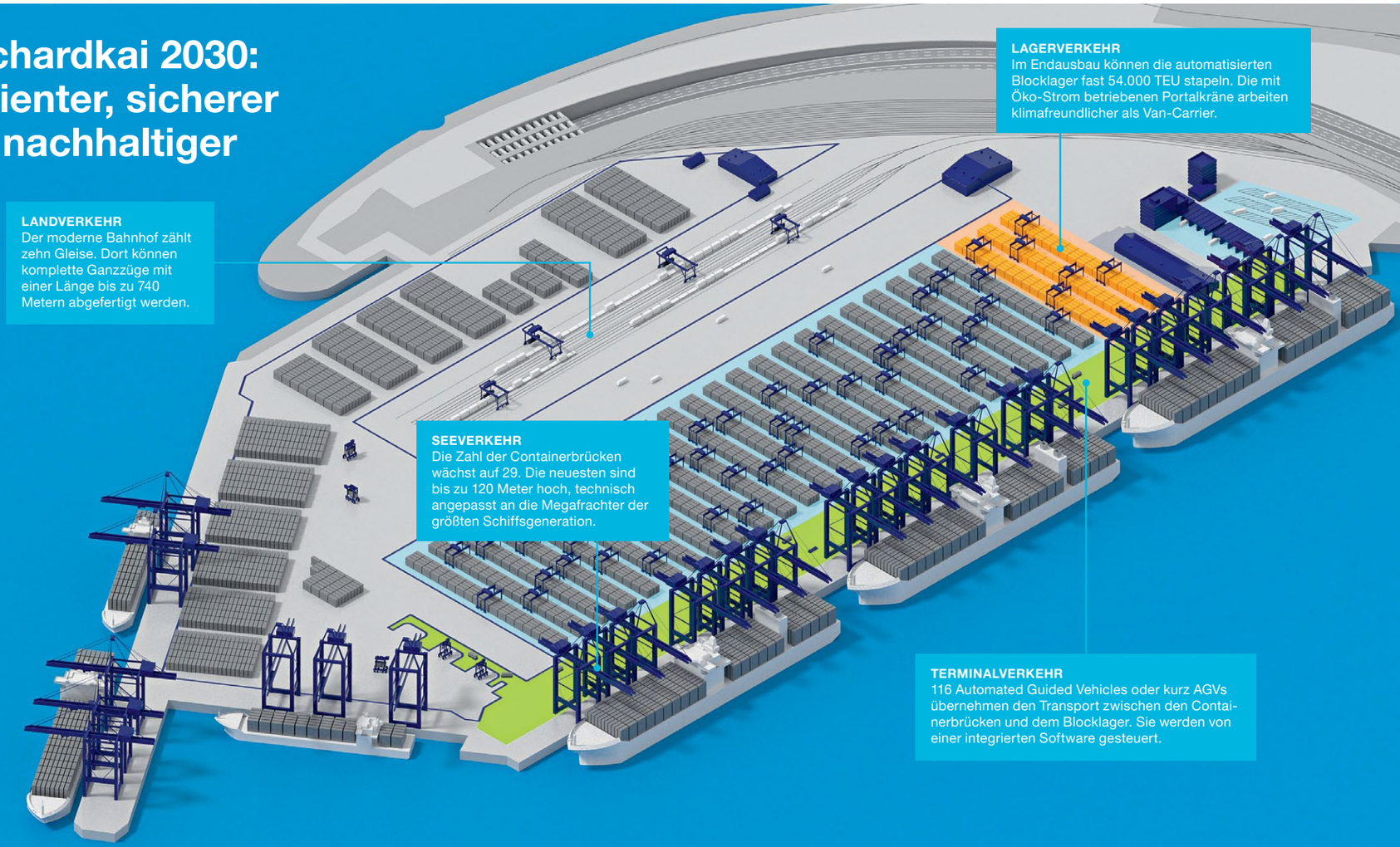
Bis zum Jahr 2030 sollen alle Arbeiten abgeschlossen sein. Dann wird der CTB über insgesamt 29 Containerbrücken verfügen, eine mit dem CTA neu entwickelte Software soll wesentliche Teile der Anlage steuern. Aber ist dann auch wirklich alles fertig? Wer weiß schon, welche Quantensprünge der Branche bis dahin noch bevorstehen? Die Weiterentwicklung der HHLA-Terminals wird jedenfalls nicht enden, und langweilig wird es Gesa Witte auch nicht. Mittlerweile blickt sie allem gelassen entgegen. Schließlich hat sie für sich gefunden, wonach viele streben: ihren ganz persönlichen „Hamburger Hafen Lieblings Arbeitsplatz“. So buchstabiert sie die Abkürzung HHLA aus. Wer sie kennt, der weiß, dass sie das auch so meint.

„Unsere Strategie ist klar: Wir machen diese Anlage fit für die Zukunft!“

Jens Hansen ist seit April 2017 im Vorstand der HHLA und dort für die Bereiche Betrieb, Technik und IT verantwortlich.

Am Standort Hamburg investieren wir seit Jahren erheblich in die Modernisierung und Automatisierung unserer Anlagen. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem Container Terminal Burchardkai, den wir aktuell im laufenden Betrieb zu einem der modernsten Terminals in Europa umbauen. Damit wird der größte Containerterminal Deutschlands nicht nur deutlich produktiver, sondern arbeitet auch klimafreundlicher.

Burchardkai 2030: effizienter, sicherer und nachhaltiger



LAGERVERKEHR
Im Endausbau können die automatisierten Blocklager fast 54.000 TEU stapeln. Die mit Öko-Strom betriebenen Portalkräne arbeiten klimafreundlicher als Van-Carrier.

LANDVERKEHR
Der moderne Bahnhof zählt zehn Gleise. Dort können komplette Ganzzüge mit einer Länge bis zu 740 Metern abgefertigt werden.

SEEVERKEHR
Die Zahl der Containerbrücken wächst auf 29. Die neuesten sind bis zu 120 Meter hoch, technisch angepasst an die Megafrachter der größten Schiffsgeneration.

TERMINALVERKEHR
116 Automated Guided Vehicles oder kurz AGVs übernehmen den Transport zwischen den Containerbrücken und dem Blocklager. Sie werden von einer integrierten Software gesteuert.

Vorsprung durch Hinterland

Hamburgs Eisenbahnhafen hat einen enormen Standortvorteil: sein riesiges Einzugsgebiet dank der Schienennetze des Kontinents. Die schrittweise Öffnung Osteuropas ab 1989 lässt die HHLA im intermodalen Containerverkehr zum führenden europäischen Player aufsteigen.

ABFAHRT NACH POLEN
Hoch die grüne Kelle für den ersten Containerganzzug nach Osteuropa.

Am Anfang steht der Stau. Zwar ist 1989 der Eiserne Vorhang gefallen, Europa wird schrittweise von Handelsbarrieren befreit. Doch in der Praxis stehen die Lkw zum Beispiel an den völlig überlasteten Abfertigungsanlagen der deutsch-polnischen Grenze in endlosen Warteschlangen. So kann kein Güterverkehr zwischen West und Ost fließen.

Die Lösung könnte auf der Schiene liegen. Gerade für den „Eisenbahnhafen" Hamburg, dessen europäisches Hinterland auf einmal wieder riesig ist. Durch die Öffnung der Grenzen entstehen Chancen, die nun beim Schopf gepackt werden. Schon Ende der 1980er-Jahre war die HHLA in Osteuropa auf übereinstimmende Interessen gestoßen. Man wollte nach Osten und die polnische Staatsbahn PKP nach Westen expandieren. Es entstand eine Geschäftsidee, die 1991 konkret wurde. In diesem Jahr liberalisiert die EU den Bahnmarkt und schreibt freien Zugang zum Schienennetz auch der Staatsbahnen vor. Schnell entsteht ein Gemeinschaftsunternehmen von HHLA, PKP und dem Speditionsunternehmer Egon Wenk.

Privat unterwegs auf staatlichen Schienen

Die Polzug Polen-Hamburg-Transport GmbH lässt am 29. Januar 1992 als erstes Nicht-Bahnunternehmen Güterzüge auf staatlichen Schienen rollen. Ein regelmäßiger „Containerblockzugdienst" zwischen dem Hamburger Hafen und Warschau nimmt Fahrt auf. Fast zeitgleich plant auch in der damaligen Tschechoslowakei ein Visionär ähnliche Verbindungen: Jiri Samek. Der Logistikmanager hat das Transportunternehmen Czechofracht verlassen, um am 25. Mai 1991 die METRANS zu gründen. Das neue Unternehmen will gleich →

ANKUNFT IN EUROPA
Heute fahren 30.000 METRANS-Züge jährlich durch Europa und überqueren dabei 19 Staatsgrenzen.

HOCH VERFÜGBAR Die METRANS wartet ihre Lokomotiven selbst und betreibt dafür den Dyko Rail Repair Shop im tschechischen Kolin.

TERMINAL-POWER Auf den 20 eigenen Terminals hat METRANS den Bahnumschlag nicht nur technisch optimiert. Die zum großen Teil elektrisch betriebenen Anlagen sind auch besonders klimafreundlich.

JIRI SAMEK
Der „Vater der METRANS“ war auch Innovator der Güterbahnlogistik.

„Eine solch großartige Idee wie die METRANS muss man einfach umsetzen.“

Dieses Zitat verrät einen Mann der Tat, aber auch einen Visionär der Schiene: Jiri Samek, im Jahr 1990 noch Logistikmanager beim staatlichen Transportmonopolisten Czechofracht, will nicht länger in der zweiten Reihe stehen. Er will Nägel mit Köpfen machen, sein eigenes Bahnfrachtunternehmen schmieden und dort als Vorstandschef Verantwortung übernehmen. Gesagt, getan: Am 25. Mai 1991 gründet er die METRANS, mietet ein Umschlagterminal in der tschechoslowakischen Hauptstadt Prag und beginnt mit zehn Angestellten sein Leben als Unternehmer.

Beim Start ist Jiri Samek erst 37 Jahre alt. Strategische Weitsicht beweist er mit der Besonderheit seines Logistik-Konzepts: „Wir haben von Beginn an den Containertransport vom Seehafen zum Kunden aus einer Hand angeboten.“ Denn METRANS betreibt nicht nur die Züge, sondern auch die Umschlaganlagen im Hinterland und gewährleistet den Weitertransport bis zum Kunden. Das ist damals ein innovatives Modell.

Mit der HHLA beginnt Jiri Samek 1995 eine lange und erfolgreiche Partnerschaft. Aus anfänglich 25 Prozent HHLA-Anteil an der METRANS wird später die Alleineigentümerschaft der Hamburger, wobei Polzug 2018 in der nunmehr alleinigen Marke METRANS aufgeht. Als Jiri Samek am 27. April 2018 im Alter von 63 Jahren stirbt, bleibt sein Vermächtnis als Innovator der Güterbahnlogistik und „Vater der METRANS“.

Ein Konzept mit Durchschlagskraft

→ mit einem entscheidenden logistischen Vorteil aufwarten. METRANS disponiert nicht nur Containerzüge, sondern betreibt auch Umschlagterminals, um die Zuverlässigkeit und Effizienz der Transportkette zu erhöhen.

Der erste Bahnterminal befindet sich in einem Vorort von Prag. Von dort verkehren bald Shuttlezüge im regelmäßigen Takt zu Seehäfen wie Hamburg und anderen Knotenpunkten der Containerlogistik. Prag wird zu einem der sogenannten Hub-Terminals ausgebaut, von denen METRANS heute sieben betreibt. Die Verbindung zwischen diesen Hubs, wo auch Container lagern, und kleineren Bahnterminals stellt METRANS mit „Antennen-Zügen“ her. Sie heißen so, weil diese Verbindungen wie Antennen in das Hinterland hineinragen. Und die „letzte Meile“ zum Kunden übernimmt der Lkw. Damit wendet Jiri Samek das Prinzip „Hub & Shuttle“ erstmals im Containertransport unter Einbeziehung der Schiene an. Auf diese Weise entsteht ein dichtes, zuverlässiges und hochfrequentes Transportnetzwerk für Europa. Das Konzept generiert so viel Dynamik, dass es die HHLA überzeugt. 1995 steigt sie zunächst mit 25 Prozent bei der METRANS ein. Vorübergehend beteiligt sich auch die DB an Polzug und METRANS, doch diese Partnerschaft wird später mit einem Rücktausch abgewickelt. Die HHLA erhält deren Anteile an Polzug und METRANS zurück. Konsequent werden die Polzug-Aktivitäten 2018 unter dem Dach der HHLA in das Netzwerk der METRANS integriert.

Mit der Bahn bis nach China

Hamburg hat schon zu Beginn des neuen Jahrtausends seine Spitzenstellung als wichtigster Eisenbahnhafen Europas zurückgewonnen. Auch nach China, dem größten Wachstumsmarkt der Welt, gibt es seit 2008 Verbindungen. Mit „großem Bahnhof“ begrüßen rund 100 internationale Gäste den ersten Güterzug der Deutschen Bahn aus Peking. Der Peking-Hamburg-Container-Express hat die rund 10.000 Kilometer lange Strecke in weniger als 15 Tagen Fahrzeit zurückgelegt und bietet für manche Güter eine zunehmend interessante Alternative zum Containerschiff. Auch in diesem Markt →

ENG GEKNÜPFTES NETZ Zwischen Nord- und Ostsee, Adria und Schwarzem Meer hat die METRANS ein wachsendes Bahnnetz mit circa 650 Verbindungen pro Woche aufgebaut.

Systematisch im Jahr 2018 ausgebaut

→ kann sich METRANS schnell etablieren und fertigt gut zehn Jahre später bereits 900 Züge ab, die aus China kommen oder dorthin fahren. Schnell strebt das Intermodal-Unternehmen an die Spitze des europäischen Marktes. Der Einstieg und später die vollständige Übernahme der METRANS im Jahr 2018 durch die HHLA ermöglichen ein dynamisches Wachstum mit gestärkter Finanzkraft und klarer Intermodal-Strategie.

Die gemeinsamen Investitionen treiben den Ausbau des Terminal-Netzwerks und die Anschaffung von eigenem „rollenden Material“ voran. Unter anderem im tschechischen Ceska Trebova, im slowakischen Dunajska Streda oder in der ungarischen Hauptstadt Budapest werden hochmoderne Bahndrehscheiben in Betrieb genommen. Zu diesen mittlerweile sieben Hub-Terminals kommen 13 End-Terminals und Depots in acht europäischen Ländern. Etwa 2.500 Mitarbeitende lassen heute mehr als 650 Containerzüge pro Woche rollen und organisieren viele weitere Dienstleistungen für ihre Kunden. Sie sorgen für einen zuverlässigen und flexiblen Kundenservice, der eng mit einer hohen Verfügbarkeit der eigenen Lokomotiven- und Wagentechnik zusammenhängt. Sie wird zum Beispiel im tschechischen Kolin gewartet und repariert, wo der METRANS Dyko Rail Repair Shop seine Leistungen auch vielen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen anbietet.

1,8

Millionen TEU hat HHLA Intermodal auf Schiene und Straße transportiert (2024)

Ökoeffizient und zuverlässig

Sogar eigene Waggons entwickelt die METRANS in Zusammenarbeit mit Herstellern. Ihre ökoeffizienten Leichttragwagen wiegen rund vier Tonnen weniger als herkömmliche. Das spart Energie und schont die Umwelt, ganz wie die E-Lokomotiven neuester Bauart, die auf vielen Verbindungen zwischen Seehäfen und METRANS-Terminals pendeln. Beim Bremsen gewinnen sie bis zu 18 Prozent Energie zurück – und speisen sie wieder ins Stromnetz ein. Auf den Terminals werden bereits Hybrid-Rangierloks eingesetzt, die weniger Schadstoffe ausstoßen. Die durchgehende Elektrifizierung von Transportketten ist ein wichtiger Teil der HHLA-Strategie. Der Konzern will bis 2040 vollständig klimaneutral produzieren.

Klimaneutral bis 2040

Um dieses Ziel zu erreichen, wurde das Produkt HHLA Pure entwickelt. Kunden können damit ihre Container klimaschonend im Hafen umschlagen und auf der Schiene durch Europa transportieren lassen. Während die HHLA-Bahntochter METRANS für einen Großteil ihrer Verbindungen bereits zertifiziert klimaneutrale Transporte anbietet, muss die „letzte Meile“ neu konzipiert werden.

Es geht um die Lkw, die Container an- und ausliefern. Sie fahren noch überwiegend mit Dieselmotor, auch wenn bei METRANS bereits elektrisch und mit Wasserstoff betriebene Trucks im Einsatz sind. Auch die HHLA-Spedition Container-Transport-Dienst (CTD) hat im Sommer 2024 die ersten zwei Lkw mit Batterieantrieb angeschafft. Sie werden zunächst für Containerumfuhren im Hamburger Hafen eingesetzt und dabei umfassend getestet. Sie sollen Daten sammeln, deren Auswertung der HHLA wichtige Erkenntnisse für die mögliche Beschaffung weiterer E-Trucks liefert.

Neben der Entwicklung umweltfreundlicherer Lösungen gehört zur HHLA-Strategie auch die Erweiterung des Netzwerks. Dazu beteiligt sich die HHLA mehrheitlich an der Roland Spedition, einer der größten eigentümergeführten Containerspeditionen Österreichs. Die HHLA-Intermodalgesellschaften Roland, METRANS, CTD und die Ukrainian Intermodal Company (UIC) transportieren 2024 schon mehr als 1,8 Millionen Standardcontainer durch Europa.

PETER KISS, VORSTANDSVORSITZENDER DER METRANS, entwickelt neue logistische Lösungen für die Länder Südosteuropas.

Vor allem bei der METRANS stehen alle Signale auf weitere Expansion im riesigen europäischen Hinterland. Sie gründet und übernimmt Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in ganz Europa, zum Beispiel 2024 die kroatische Adria Rail. Terminals in Rumänien und Serbien sollen künftig noch mehr Schienenverkehre nach und aus Südosteuropa bündeln, in Ungarn entstehen derzeit zwei weitere Terminals. „Die Länder Südosteuropas wachsen dynamisch, und dafür werden neue logistische Lösungen gebraucht“, so Vorstandsvorsitzender der METRANS Peter Kiss.

VOLL VERSTROMT Die E-Trucks von CTD sollen künftig die letzte Meile zum Kunden klimaschonend bewältigen.

DIREKTVERLADUNG
Eine Dampflok hat Waggons in den Hafen gezogen. Sie werden jetzt mit der Kohlefracht eines Schiffes beladen, das daneben festgemacht hat.

Zugpferd des Fortschritts

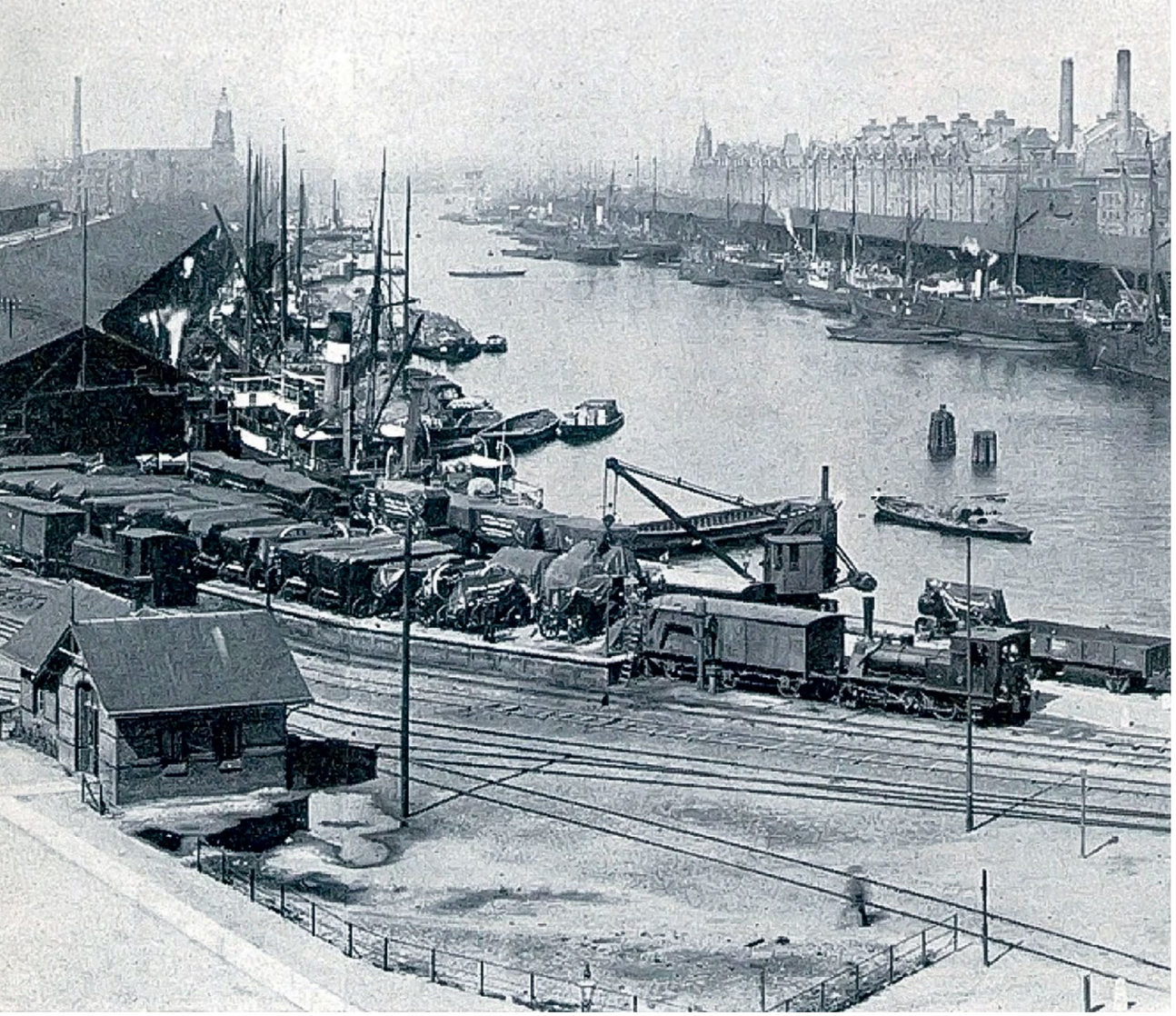
Die Eisenbahn wird im 19. Jahrhundert einer der entscheidenden Faktoren für die Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens. Als hocheffizienter „Eisenbahnhafen“ bleibt Hamburg dauerhaft auf Wachstumskurs – auch im beginnenden Containerzeitalter.

Um 1840 werden im Hamburger Hafen angelandete Waren mit Pferdefuhrwerken oder per Binnenschiff ins Hinterland der Norddeutschen Tiefebene transportiert. Es gibt noch keinen Bahnanschluss des Hafens, der den Umschlag sehr viel effizienter und einfacher machen könnte. Dabei hat auch in Norddeutschland der Siegeszug der „Dampfmaschine auf Schienen“ begonnen. So hieß es bereits im „Brockhaus Bilder-Conversations-Lexikon“ von 1838 über Hamburg: „Es ist in Absicht, von H. aus Eisenbahnen nach den wichtigen Handelsplätzen im Innern von Norddeutschland zu führen.“

Doch noch passt die Infrastruktur nicht zu diesem Modernisierungsvorhaben des Hafenverkehrs. Ein Großteil der Elbufer im Stadtgebiet ist kaum begradigt und auch nicht systematisch befestigt. Dort gibt es keine Lagerschuppen direkt am Wasser, keine flexiblen Krananlagen und keine parallel entlang der Kaimauer verlaufenden Gleise. Wo also sollten tonnenschwere Eisenbahnwaggons eine Schiffsladung aufnehmen können? Hinzu kommt, dass die Anfänge des Hamburger Eisenbahnverkehrs zweimal empfindlich zurückgeworfen werden: durch die Verwüstung der Innenstadt beim Brand von 1842 und durch die große Wirtschaftskrise von 1857.

Die „Hamburger Kaizunge“ verbindet erstmals direkt Schiff und Schiene

So dauert der Durchbruch des Verkehrsträgers Gütereisenbahn bis 1866, als mit dem Sandtorkai Hamburgs erstes künstliches Hafenbecken in Betrieb geht. Es ist eine dreifache Premiere: Erstens erlaubt eine hölzerne Uferbefestigung das Anlegen der damals größten Dampfschiffe unmittelbar am Beckenrand. Zweitens gibt es bewegliche Krane am Kai, mit denen Güter landseitig vom und zum Seeschiff gehievt werden können. Und drittens, besonders wichtig, verlaufen Eisenbahngleise parallel zu Lagerschuppen und Kaikante. Erstmals wird so das Binnenlandtransportmittel Güterzug mit dem Seetransportmittel Schiff zusammengeführt. Dieser neue Dreiklang von Schiene, Schuppen und fahrbarem Kran – das „Hamburger Kaizungen-System“ – wird in den folgenden Jahrzehnten die Hafenlogistik revolutionieren. Der Eisenbahnhafen nimmt Gestalt an. →



DAS MODELL SANDTORHAFEN setzte sich im 19. Jahrhundert als Vorbild für die Hafenanlagen in Hamburg durch.

Expansion und „Einheitslok“

Es bleibt 1866 nur ein letztes natürliches Hindernis für Bahngleise nach Süden: die Elbe. Der Brückenschlag über den Strom kommt den Hamburger Senat mit stolzen 28,5 Millionen Mark teuer zu stehen, doch die Hansestadt benötigt die Südverbindung um fast jeden Preis. Nur so würde man mit der leistungsstarken Hinterland-Anbindung des damals noch führenden Eisenbahnhafens Antwerpen konkurrieren können. Die Bauarbeiten beginnen 1870, im Dezember 1872 wird die Elbbrücke eröffnet. Der gleich mitgebaute Eisenbahnknoten mit seinen Rangiergleisen und Verladestellen erhält den Namen Hannoverscher Bahnhof. Nun, wo der Weg nach Süden endlich frei ist, geht es „Zug um Zug“ voran: Beim Zollanschluss 1888 ist die neue Speicherstadt das größte und modernste zusammenhängende Hafenlogistikzentrum seiner Zeit – komplett mit Eisenbahnanschlüssen nach dem zukunftsweisenden Hamburger Kaizungen-System.

Eigens für die speziellen Rangierbedürfnisse der Hafenbahn lässt die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft bis 1926 die „Einheits-Verschiebelokomotive“ der Baureihe 87 entwickeln und ab 1927 produzieren. Dieses bald schon allgegenwärtige Hamburger Dampfross kann bei 25 km/h Fahrgeschwindigkeit auf ebener Strecke 670 Tonnen Güter befördern. Es ersetzt diverse veraltete Lokomotiv-Typen mit zu hohem Verschleiß und zu geringer Leistung. Die Baureihe 87, von der insgesamt 16 Stück gebaut werden, rangiert bis in die 1950er-Jahre hinein auf Hamburger Hafengleisen.

Vom Schuppen zur Fläche

Dann aber erobert eine logistische Innovation die Welt und verdrängt das altbewährte Kaizungen-System. Als 1968 am Burchardkai das erste Vollcontainerschiff abgefertigt wird, haben die anderen Hafenbecken größtenteils noch ihr Vorkriegs-Gesicht: lange, fingerförmige Kais, an denen die Ladung der Seeschiffe mit Kranen auf Binnenschiffe, Hafenbahn oder Lkw umgeladen wird. Diese Hafenbecken werden nun zugeschüttet, um große, zusammenhängende Flächen zu schaffen. Die Zukunft sind „Terminals“ mit Containerlagern unter freiem Himmel, die bald anstelle einfacher Zubringergleise eigene Bahnhöfe erhalten werden.

Auch dank seiner einzigartigen Eisenbahn-Vernetzung hat sich der Hafen bereits um 1970 zu einem vorgeschobenen Einfuhrlager der binnenländischen Industrie gewandelt. Dort hält man etwa Erze bis zur Bestellung durch ein Stahlwerk vor, woraufhin dann Hafenbahn-Züge mit der jeweils passenden Mischung verschiedener Erzsorten losrollen. Punktgenau zum Stahlkochen („just in time“) kommen sie damit beim Hochofen an. Die Lagerhaltung ist dank Güterbahn zum zweiten Standbein des Hafens neben dem Umschlag geworden.

CONTAINER KOMMEN
Hinter den Bahngleisen stehen 1972 nur wenige der neuartigen Stahlboxen, doch bald entstehen riesige Containerbahnhöfe für ihren Weitertransport.

STÜCKGÜTER VERSCHWINDEN in den 1970er-Jahren allmählich von den Kaianlagen und bald auch die Gleise, auf denen hier ein Fruchtzug hält.

Eine Box verändert alles

Anfang der 1970er-Jahre geht bei Maschen ein riesiger, weitgehend automatisierter Verschiebebahnhof ans Netz. Damit hat die Deutsche Bundesbahn den Hafen äußerst effizient an ihr überregionales Gleisnetz angebunden. Maschen, der neu eröffnete größte Güterbahnhof Europas, zentralisiert die Rangierfunktionen fünf alter Hafenbahnhöfe. Denn nur durch die effiziente Bildung „zielreiner“ Güterzüge können 95 Prozent aller bundesdeutschen Güterbahnhöfe von Hamburg aus in spätestens 36 Stunden erreicht werden.

Ein weiteres Großprojekt nimmt 1977 im Hamburger Hafen den Betrieb auf: der „Hansaport“, ein Gemeinschaftsprojekt von Salzgitter AG und HHLA. Er ist eigens dazu ausgelegt, per Schiff importierte Erzlieferungen mit der Güterbahn oder dem Binnenschiff über 200 Kilometer nach Süden zu den Hochöfen der niedersächsischen Salzgitter-Werke zu transportieren. So trägt die Bahn über viele Jahre hinweg dazu bei, dass Hamburgs Hafen beim Wachstum des Massengutumschlags mit dem Konkurrenten Antwerpen Schritt halten kann – und auch als Containerhafen in Europa attraktiv bleibt. Erst die europäische Zeitenwende mit dem Ende des Eisernen Vorhangs 1990 wird eine komplette Neuausrichtung der Eisenbahnlogistik erforderlich machen.

In Harmonie mit dem Hafen

Die HHLA hat an der Geschichte von **Elbphilharmonie** und HafenCity mitgeschrieben. Mehr, als die meisten Hamburger wissen.

VOM KAISPEICHER ZUR ELBPHILHARMONIE war es ein langer Weg. Das Gebäude mit dem Logo der HHLA wurde schon seit den 1970er-Jahren nicht mehr für den Hafenumschlag genutzt. Im neuen Wahrzeichen Hamburgs ist der alte Baukörper noch deutlich erkennbar.

Die Kehrwiederspitze, nördlicher Abschluss der Speicherstadt, hatte immer die Wasserseite Hamburgs geprägt. Lange mit einem Bauwerk, über dem ein sogenannter Zeitball aufragte und die Chronometer der Schiffe taktete. Es wurde im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt und 1963 gesprengt. Der in Hamburg den Wiederaufbau prägende Architekt Werner Kallmorgen entwarf den puristischen Kubus eines neuen Kaispeichers A. Die rund 30.000 Quadratmeter hatte er ganz auf die Lagerung von Stückgütern ausgelegt. Allerdings wurden solche Säcke, Kisten und Fässer kaum noch umgeschlagen, seit auf der anderen Elbseite der Container den Hafen eroberte.

Die Halbportalkräne, die immer noch saniert vor dem Konzerthaus stehen, fertigten kaum noch Schiffe ab, die Lagerflächen waren nicht ausgelastet. Es folgten langer Leerstand und noch längere Diskussionen über den äußerst attraktiven Standort. Erst Ende 2003 stellte sich der Hamburger Senat hinter das Konzept einer „Elbphilharmonie“, die heute spektakulär auf dem ehemaligen HHLA-Speicher thront.

Stadtentwicklung im Hafen

Nach dem Fall der innerdeutschen Mauer wuchs Hamburg mit ungeahnter Geschwindigkeit. Aber wo konnte die Stadt sich noch ausdehnen? Manche Flächen gehörten ihr zwar, waren aber alles andere als frei verfügbar. Zum Beispiel um den Sandtorhafen herum, wo sich der Freihafen bis an die Grenzen der Innenstadt erstreckte. Dort saßen langjährige Pächter und arbeiteten erfolgreiche Logistiker. Diese Flächen für den Bau einer HafenCity zu erwerben, →

HEIMLICH VORBEREITET: Als Hamburgs Erster Bürgermeister Henning Voscherau am 7. Mai 1997 die Pläne für eine „Hafen-City“ präsentierte, war die Öffentlichkeit überrascht. Nur einige Verbündete bei der HHLA wussten Bescheid.

→ das erledigte die eigens gegründete Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (GHS). Diese 100-prozentige HHLA-Tochter kaufte in den folgenden Jahren Nutzungsrechte und Immobilien auf. Sie konnte tatsächlich alle fraglichen Grundstücke unter ihre – und damit städtische – Kontrolle bringen. Erstaunlich ist, dass die „geheime Staatsaktion“ der Öffentlichkeit sechs Jahre lang verborgen blieb. So konnten Spekulationen und Preistreiberei verhindert werden. Erst als der städtebauliche „Masterplan“ fertig war, präsentierte Hamburgs Erster Bürgermeister Henning Voscherau am 7. Mai 1997 das Konzept einer HafenCity.

Nur eine kleine Gruppe um den damaligen HHLA-Chef Peter Dietrich hatte Bescheid gewusst. Teil des geheimen Deals: Die HHLA bekam endlich die Gelegenheit, einen neuen Containerterminal zu bauen. Sie tauschte die erworbenen Flächen für die Stadtentwicklung gegen ein zusammenhängendes Areal im ehemaligen Fischerdorf Altenwerder. Rund 40 Jahre war die Hafenerweiterung geplant worden, jetzt konnte sie endlich Wirklichkeit werden.

FREIHAFEN INMITTEN DER STADT: Bis Ende der 1990er-Jahre arbeiteten hier noch viele Logistiker, der Freihafen grenzte unmittelbar an belebte Stadtquartiere. Es ist auch der HHLA zu verdanken, dass heute die Hafen-City attraktive Wohnungen am Wasser bietet.

Staplerballett

Seit 1952 übernehmen bei der HHLA Gabelstapler viele Arbeiten im Umschlag- und Lagereibetrieb. Sie sind wendiger als ihre Vorgänger, zum Beispiel Elektro-Gabelhubwagen, und erlösten die Kaiarbeiter von der schweren Handarbeit mit der Kaikarre. Bis zu eine Tonne schwere Lasten können diese Flurförderzeuge nicht nur transportieren, sondern auch bis zu drei Meter in die Höhe heben. Auf dem Bild oben sind besonders kleine, für den engen Kaispeicher A geeignete Stapler zu sehen. Sie setzen Kaffeesäcke zum Abwiegen auf den ersten, noch nicht genormten Ladeplatten ab. Heute haben sich einheitliche Paletten durchgesetzt, auf denen große Mengen von Kartons, Ballen oder Fässern mit Gurten oder Bändern zusammengefasst werden. Auf dem Bild unten holt eine Kollegin des HHLA Frucht- und Kühl-Zentrums gleich zwei Paletten voller Bananenkisten aus einem Container und bringt sie ins Kühllager.

Höhepunkte bewegter Geschichte

Die HHLA hat enorme historische Herausforderungen gemeistert und dabei die Geschichte Hamburgs sowie der Logistik geprägt.

1866 Gründung Kaiverwaltung und Eröffnung des Sandtorkais
Mit Eröffnung des Sandtorkais beginnt der moderne Umschlag direkt an der Kaikante. Für den Hafenbetrieb wird die Kaiverwaltung gegründet, mit der die HHLA später fusioniert.

7. März 1885 Gründung der HFLG und Bau der Speicherstadt
Die HHLA-Vorgängerin „Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft“ (HFLG) wird gegründet, um die Speicherstadt zu errichten. Bereits 1888 ist der erste Bauabschnitt des für lange Zeit modernsten und immer noch größten zusammenhängenden Lagerhauskomplexes der Welt fertig.

1888 Größter Freihafen der Welt
Mit dem Zollanschluss an das Deutsche Reich bekommt Hamburg das größte Freihafengebiet der Welt. Dort finden Umschlag, Lagerung und Veredlung von Waren ohne Zollkontrollen statt.

1910 Drittgrößter Hafen der Welt muss erweitert werden
1910 ist der Hamburger Hafen nach New York und Liverpool, gemessen an den Umschlagmengen, drittgrößter Handelsplatz der Welt. Um weiter zu wachsen, werden die Erweiterungsgebiete Waltershof und Neuhof erschlossen.

1914–1923 Erster Weltkrieg / Inflation
Mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs kommt die Arbeit im Hafen fast vollständig zum Erliegen. Nach dem Krieg schwächt die Hyperinflation den Außenhandel und den Hafen weiter.

1935–1939 HFLG übernimmt Kaiverwaltung und wird zur HHLA
Die staatliche Kaiverwaltung erwirtschaftet Defizite und die Überschüsse der HFLG sollen sie ausgleichen. Deshalb müssen beide Einrichtungen fusionieren und erhalten 1939 den neuen Namen „Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft“ (HHLA).

1939–1945 Zwangsarbeit während des Zweiten Weltkriegs
Nach Kriegsbeginn fehlen Arbeitskräfte im gesamten Hafen, Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge werden eingesetzt. Die Gesamthafenbetriebsgesellschaft organisiert zentral ihren Einsatz und die Unterbringung, auch für die HHLA.

Ab 1945 Wiederaufbau des Hafens und der Speicherstadt
Im Zweiten Weltkrieg werden 90 Prozent der Kaischuppen im Hamburger Hafen und zwei Drittel aller Lagerhäuser schwer beschädigt. 70 Prozent des Gleisnetzes sind nicht mehr befahrbar. Die HHLA beginnt ein gigantisches Aufbauwerk.

1952 Neuartige Gabelstapler erleichtern die Hafenarbeit
Bis 1952 wurden im Hafen noch viele Sackkarren in Handarbeit genutzt. Mit Inbetriebnahme des modernen Gabelstaplers für Stückgüter (Stapler für Schwergut gab es bereits) kann schneller und höher gestapelt werden.

1960 Endlich ein neuer Umschlagrekord
Der Hamburger Hafen übertrifft mit einem Gesamtumschlag von 30,8 Millionen Tonnen endlich wieder das Vorkriegsniveau (1928: 29,3 Millionen Tonnen).

1961 Fruchtlogistik wächst
Die HHLA baut den modernsten Bananenschuppen Europas. Elevatoren bringen Bananen wettergeschützt in die Lagerhallen. Später kommen noch weitere Innovationen dazu, die Hamburg zu einem der bedeutendsten Fruchthäfen machen.

1966 Die rollende Fracht kommt
Die HHLA macht eine ehemalige Rollanlage der britischen Armee zur ersten Anlaufstelle für RoRo-Fracht (Roll-on / Roll-off) im Hamburger Hafen.

1968 Beginn des Containerzeitalters
Der Burchardkai fertigt als erste Spezialanlage in Hamburg die neuartigen Containerschiffe ab. Dafür wird innovative Umschlag- und Transporttechnik entwickelt, getestet und sehr bald effizient genutzt.

1970 Neue Hafenordnung
Eine völlig neue Hafenordnung für Hamburg stellt die HHLA in den gleichberechtigten Wettbewerb mit anderen Hafenunternehmen. Die Stadt Hamburg bleibt weiterhin HHLA-Eigentümerin.

Ab 1972 Erste Tochterunternehmen
Seit 1972 organisiert der CTD Container-Transport-Dienst als erste Tochtergesellschaft Hinterlandtransporte und Hafenumfuhren. 1976 beginnt HPC Hamburg Port Consulting mit der internationalen Beratung, und immer mehr Tochterunternehmen kommen dazu.

1975 Daten beschleunigen die Arbeit
Die elektronische Datenverarbeitung (EDV) wird ab 1975 planmäßig ausgebaut. Sie erleichtert und beschleunigt die meisten Abläufe durch den Einsatz eines Systems für den Bildschirmdialog.

1975 Beteiligung an Hansaport
Die HHLA beteiligt sich mit 49 Prozent an der Hansaport Hafenbetriebsgesellschaft. Die Anlage für Kohle und Erze bewegt heute bis zu 15 Prozent der gesamten Umschlagmenge des Hamburger Hafens.

1982 Alleskönner O’Swaldkai
Hamburg bekommt eine Mehrzweckanlage: den HHLA Terminal O’Swaldkai. Er ist ausgerüstet für unterschiedliche Anforderungen des Hafenumschlags.

1991 Aufbau von Bahnverkehren nach Ost- und Mitteleuropa
Polzug und METRANS, die später fusionierten Bahntöchter der HHLA, organisieren die ersten Schienenverkehre in den ehemaligen Ostblock und wachsen dynamisch.

1992 Engagement in der Ukraine
Mit einem Beratungsprojekt in Odessa beginnt das Engagement der HHLA in der Ukraine. Ihre Tochter HPC startet es im Rahmen eines EU-Programms. Es kommt ein Managementvertrag dazu und 2001 die Konzession zum Betreiben des heutigen Container Terminal Odessa (CTO).

Ab 1994 Umbau der Speicherstadt
In der Speicherstadt werden die ersten Speicherblöcke, die schon lange nicht mehr als Warenlager genutzt werden, zu attraktiven Büroräumen.

1996 Der zweite Containerterminal in Hamburg
Die HHLA kauft den Container Terminal Tollerort (heute CTT) von der Gerd Buss Lager- und Speditionsgesellschaft.

2002 Feierliche Eröffnung des CTA
Nach nur vier Jahren Planungs- und Bauzeit wird der Container Terminal Altenwerder (CTA) mit einem großen Festakt eingeweiht. Damals galt er als weltweit modernste Anlage, heute als eine der nachhaltigsten seiner Art.

Ab 2004 Gewaltiges Ausbauprojekt
Startschuss für mehr Produktivität und nachhaltigere Prozesse: Der gesamte Container Terminal Burchardkai (CTB) wird bei laufendem Betrieb über viele Jahre hinweg komplett umgebaut.

2005–2007 Mit neuem Namen an die Börse
Die HHLA gibt sich 2005 den neuen Namen „Hamburger Hafen und Logistik AG“. Sie beginnt damit ihre Vorbereitung für einen Börsengang. Am 2. November 2007 werden erstmals 30 Prozent des Grundkapitals der HHLA an der Börse gehandelt.

2012 Intermodale Ausrichtung
HHLA und Deutsche Bahn strukturieren ihre Intermodal-Beteiligungen neu. Die DB übergibt der HHLA ihre Anteile an METRANS und Polzug. Damit richtet die HHLA ihre Aktivitäten stärker auf leistungsfähige Bahnverbindungen ins Hinterland aus.

2015 Weltkulturerbe Speicherstadt
Die in Verantwortung von HHLA Immobilien entwickelte Hamburger Speicherstadt wird gemeinsam mit dem benachbarten Kontorhausviertel von der UNESCO zum Weltkulturerbe ernannt.

Ab 2018 HHLA wird internationaler
Die HHLA übernimmt den größten estnischen Terminalbetreiber (heute HHLA TK Estonia), 2021 folgt der Mehrzweckterminal PLT im italienischen Triest. Das internationale Netzwerk wird 2024 um den österreichischen Containeroperateur Roland ergänzt.

Ab 2021 Innovationstreiber
Gründung von HHLA Next zur Förderung von Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der maritimen Logistik. Es wird investiert in Start-ups wie HHLA Sky, das neue Standards in der Drohnenlogistik setzt.

2024 MSC-Beteiligung an der HHLA
Mit der MSC Group beteiligt sich eines der größten Schifffahrts- und Logistikunternehmen der Welt an der HHLA.

2025 Gegen den Klimawandel
Der HHLA-Konzern setzt sich das Ziel, bis 2040 klimaneutral zu produzieren. Laut den Werten der EU-Taxonomie ist er dabei auf einem guten Weg. Auch die Erforschung von Wasserstoff als Antriebsenergie wird dafür vorangetrieben.

Im Strom der Zeit

Die Geschichte der HHLA im Schnelldurchlauf: Politischer und technologischer Wandel ziehen sich als Konstante durch diese Chronik.

1866
Der Sandtorhafen
wird von der Staatlichen Kaiverwaltung als moderne Hafenanlage erbaut.

1885
Bau der Speicherstadt
Die frisch gegründete HFLG beginnt den Bau eines riesigen Lagerhauskomplexes.

1888
Kaiser Wilhelm II. eröffnet
den größten Freihafen der Welt, zu dem auch die Anlagen der Speicherstadt gehören.

1910
Der drittgrößte Hafen
der Welt ist Hamburg, nach New York und Liverpool. Die Wirtschaft in Deutschland boomt.

1914–1923
Erster Weltkrieg und Inflation
lassen den Welthandel und Hamburgs Hafen lange stillstehen.

1935–1939
Die HHLA entsteht
durch die Zusammenlegung von Staatlicher Kaiverwaltung und HFLG.

1939–1945
Im Zweiten Weltkrieg
werden 90 Prozent der Kaischuppen und zwei Drittel aller Lagerhäuser schwer beschädigt.

1952
Der erste Gabelstapler
im Hafen wird von der HHLA eingesetzt. Jetzt kann schneller und höher gestapelt werden.

1958
Schwimmkran HHLA IV
kann 200 Tonnen heben und arbeitet heute noch (grundsaniert) im Hamburger Hafen.

1961
Bananen
werden zur liebsten Frucht der Deutschen. Die HHLA baut die modernste Anlage Europas dafür.

1962
Eine schwere Sturmflut
verwüstet Teile Hamburgs mit zu niedrigen Deichen. Die Schäden im Hafen bleiben gering.

1966
RoRo rollt über die Rampe
von der „MS Alster". Jetzt kann der Universalhafen Hamburg endlich auch „Roll on – Roll off".

1968
Das erste Containerschiff
kommt dank des Engagements von Senator Helmuth Kern zum umgebauten Burchardkai. Die Stahlbox tritt ihren Siegeszug an.

1972
Container-Transport-Dienst
CTD wird als erste Tochtergesellschaft der HHLA für Hinterlandtransporte gegründet.

1975
Datenverarbeitung
hält Einzug auf den Terminals. Sie erleichtert und beschleunigt zuerst administrative Prozesse.

1975
Hansaport
wird gemeinsam mit der HHLA als größte deutsche Hafenanlage für Kohle und Erze aufgebaut.

1989
Wiedervereinigung
Durch den Fall der Mauer und des Eisernen Vorhangs gewinnt Hamburg sein Hinterland zurück.

1991
Erstmals Richtung Osten
rollen private Containerzüge. Die HHLA gehört zu den Gründern der spezialisierten Polzug.

2002
Neues Containerterminal
Altenwerder (CTA) setzt weltweit neue Maßstäbe für Automatisierung und nachhaltige Prozesse.

2004
Ausbauprogramm
für die Terminals der HHLA: Sie werden fit gemacht für die größten Containerschiffe der Welt.

2005
Der Börsengang
bringt 30 Prozent des Grundkapitals der HHLA an die Börse. Die Stadt Hamburg behält jedoch die Aktienmehrheit.

2012
Intermodale Ausrichtung
nimmt Fahrt auf: Die HHLA erwirbt die Mehrheit an der Bahngesellschaft METRANS.

2015
Weltkulturerbe Speicherstadt
Mit der Vergabe dieses Titels unterstreicht die UNESCO die Einzigartigkeit des Ensembles.

2021
Innovationen
soll ganz zentral HHLA Next fördern. Start-ups wie der Drohnenlogistiker HHLA Sky entstehen.

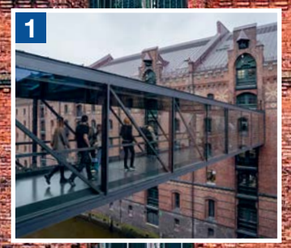
2021/2024
Das Logistiknetzwerk
der HHLA wächst durch Zukäufe von Terminals im estnischen Tallinn und italienischen Triest.

2022
Die Elbvertiefung
schafft neue Perspektiven für den Hamburger Hafen. Mehr Megafrachter können die Elbe passieren.

2024
Neuer Partner MSC
Die größte Reederei der Welt beteiligt sich an der HHLA.

2025
Gegen den Klimawandel
Bis 2040 will die HHLA klimaneutral produzieren. Wasserstoff als Antriebsenergie wird erforscht.

Entdecke mehr
und scrolle durch 140 Jahre Highlights bei der HHLA.



Wo Hamburg Zukunft speichert

Die bewegte Geschichte der Speicherstadt begann im 19. Jahrhundert. 140 Jahre später ist das weltbekannte Lagerhaus-Ensemble weit mehr als ein Denkmal. In stilbewusst ausgebauten Böden stapelt sich Zukunftskapital.

Jeder meint sie zu kennen, und doch ist sie für immer neue Überraschungen gut: die Speicherstadt. Das 1888 eröffnete, kilometerlange Ensemble zusammenhängender Lagerhäuser aus rotem Backstein ist ein Hit bei Hamburg-Touristen aus aller Welt. Sie wandern am Fleet entlang durch hanseatische Geschichte und begegnen doch an jeder Ecke der Zukunft. Denn die liebevoll sanierte und denkmalgerecht umgebaute Speicherstadt ist heute auch ein Magnet für Kreative, Gründer, Start-ups und Zukunftstechnologien. Da gibt es etwa den „Digital Hub Logistics“, wo sich junge Unternehmen mit innovativen Geschäftsmodellen für die Hafenlogistik tummeln. Das Start-up „Wildplastic“ treibt eine ressourcenschonende Kreislaufwirtschaft auf Basis von Plastikmüll voran. Er wird zu Granulat verarbeitet und dann in neue Kunststoffprodukte verwandelt. Nur ein paar Ecken weiter sitzt das Unternehmen „Stadt Land Frucht“, das die Büros der umliegenden Stadtviertel mit frischen und gesunden Bio-Snacks versorgt. Und der Speicherblock H am Sandtorkai wird derzeit gar zum „Klimaspeicher“ umgebaut: Mit eigens entwickelten Hochtechnologie-Lösungen erproben Energiefachleute hier, wie eines Tages die gesamte Speicherstadt CO_2-neutral versorgt werden könnte.

ZU DEN BILDERN

1 | Die denkmalgerechte und doch sehr moderne Glasbrücke für das Miniatur-Wunderland.

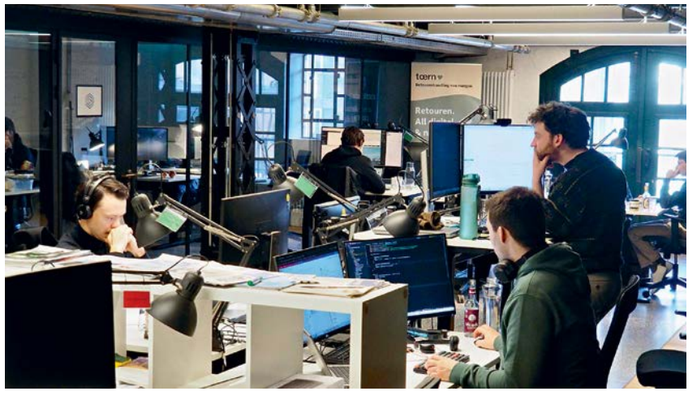
2 | Als größtes Logistikzentrum der Welt gegründet, wurde die Speicherstadt zum Fundament eines wirtschaftlichen Aufschwungs in Hamburg.

3 | Start-up-Gründer Jan Lampe vor einigen Proben von eingesammeltem „Wildplastic“.

4 | Früher prägten „Quartiersleute“ die Speicherstadt, heute halten andere Fachkräfte den Betrieb am Laufen (Seite 58).

Lebendiges Kulturerbe

Im Jahr 2015 erklärte die UNESCO, die Kulturorganisation der Vereinten Nationen, die Speicherstadt zum Weltkulturerbe, gemeinsam mit dem benachbarten Kontorhausviertel und dem Chilehaus. Das hob den bereits 1991 verliehenen Denkmal-Status als erhaltenswertes Zeugnis der Baukultur auf eine neue Stufe. Längst hatte der Container, der seit Ende der 1960er-Jahre die Logistik veränderte, die Speicherblöcke als Lagerort ersetzt. Seitdem war die Metallbox selbst das Warenlager. Nur noch wenige Güterarten, vor allem Teppiche, werden bis heute in der Speicherstadt gelagert und gehandelt. Ansonsten hatte sie damals bereits ihre alte Funktion verloren und stand doch keineswegs nutzlos herum. Dafür waren die alten, prachtvollen Speicher viel zu begehrt. Schon seit 1994 sorgten die Immobilienspezialisten der HHLA als Vermieter und Verwalter der Speicherstadt für neue, zeitgemäße und zukunftsweisende Nutzungsmöglichkeiten. Dank kompletter Umbauten und cleverer Umgestaltung zogen neben den verbliebenen Handelsfirmen ganz neue Mieter ein. Zuerst begeisterten Museen und Freizeitattraktionen wie das „Miniatur-Wunderland“ mit der größten H0-Modelleisenbahnanlage der Welt oder die Geschichts-Geisterbahn „Hamburg Dungeon“ neue Besucher. Dann kamen Mode- und Werbeagenturen, später immer mehr Unternehmen aus dem Start-up-Ökosystem.



LIEBLINGSQUARTIER FÜR GRÜNDER: Immer mehr innovative Geister, Start-ups und ihre Förderer zieht es in die Räume mit Speicher-Flair.

SPEICHERSTADTMUSEUM: Welche Produkte lagerten in der Speicherstadt und wer arbeitete hier? Besucher bekommen einen guten Eindruck davon, wie es in der Zeit nach der Gründung aussah.

Handels- und Hafenhistorie zum Anfassen

Am Sandtorkai 36 wird Vergangenheit lebendig präsentiert. Das von der HHLA geförderte Speicherstadtmuseum lädt im authentischen Ambiente eines Lagerhauses von 1888 zu einer eindrucksvollen Zeitreise ein. Gerätschaften, Erzählungen und auch die allgegenwärtigen Aromen von Kaffee, Tee, Kakao und Gewürzen lassen erahnen, wie hier früher gearbeitet wurde. Im Mittelpunkt stehen die Quartiersleute (Lagerhalter). Besucher lernen ihre typischen Arbeitsgeräte kennen, etwa „Griepen“ zur Handhabung der Packstücke oder Probenstecher zum Bemustern der Säcke. Wie ein roter Faden zieht sich das Thema Kaffeehandel durch die Ausstellung, und auch die Baugeschichte der Speicherstadt wird anschaulich. Als Leihgaben des Hamburger Senats sind hier bis heute die silberne Kelle und der Polierhammer zu sehen, mit denen Kaiser Wilhelm II. und Reichskanzler Bismarck symbolisch den Schlussstein der Speicherstadt vermauerten.

Alle Informationen
zu Öffnungszeiten, Events und Ausstellungen des sehenswerten Museums gibt es hier.

NEUARTIGES SYSTEM In der zentralen Verteilerstelle wird das optimale Wärmeträger-Mischverhältnis für das Energiesystem des Speicherblocks geregelt – unterstützt durch die Eisspeicher (rechts) im Keller.

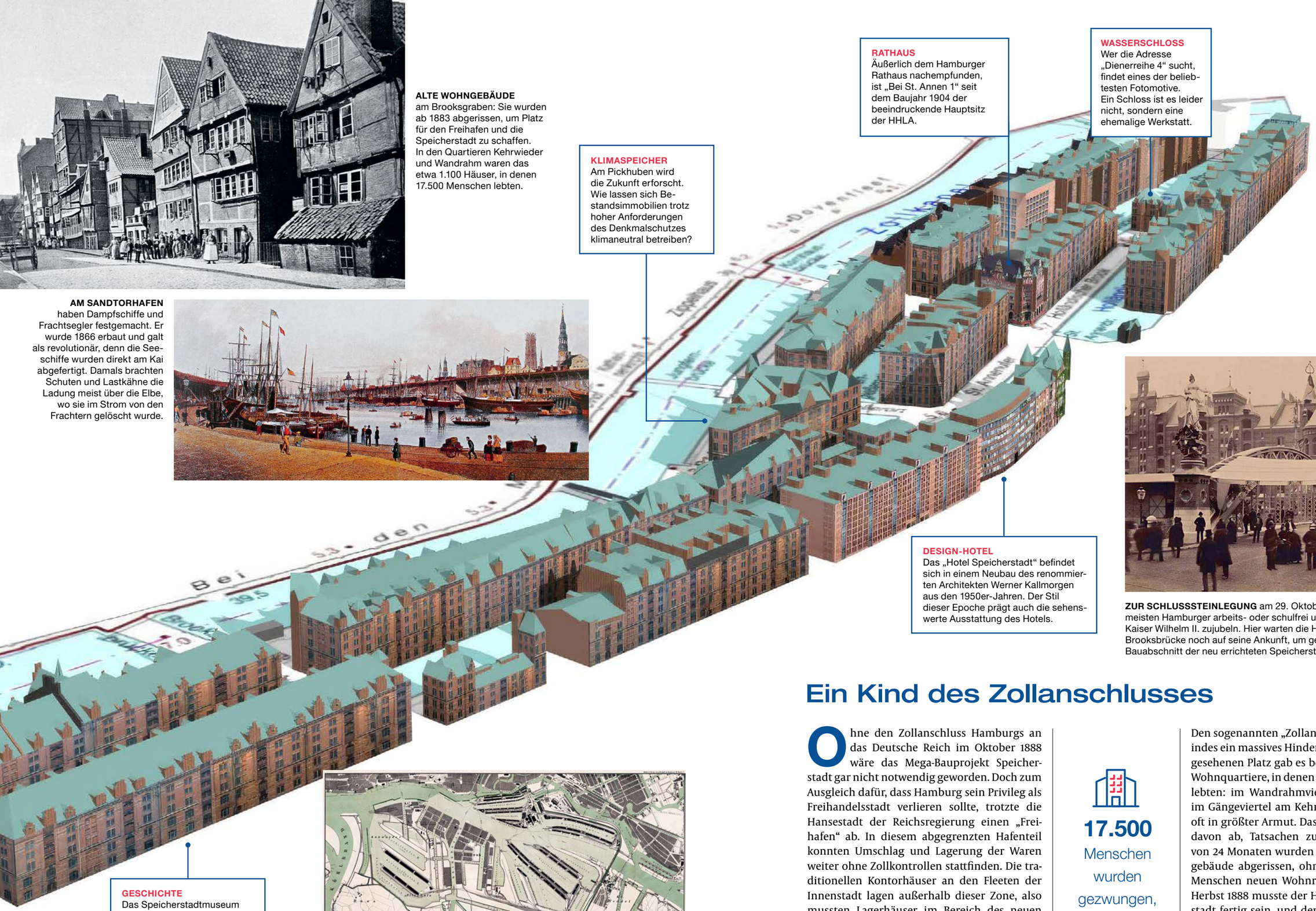
Flexible Lösungen finden

Die sensible Weiterentwicklung der ehrwürdigen Speicherstadt peilt immer neue Ziele an. Damit Deutschlands besucherstärkstes Museum, das Miniatur-Wunderland, weiter wachsen konnte, wurde eine gläserne Brücke gebaut. Sie verbindet den Originalstandort mit Erweiterungsflächen auf der anderen Seite des Kehrwiederfleets, als ein schönes Beispiel für die Anschluss- und Wandlungsfähigkeit der Speicherstadt. Nicht weit entfernt, im Kontorhaus am Pickhuben, forschen Bauspezialisten von Universitäten zusammen mit Experten von HHLA Immobilien an einem europaweit beachteten „Klimaspeicher“. Sie untersuchen, wie unter den Bedingungen des strengen Denkmalschutzes im UNESCO-Weltkulturerbe eine energetische Sanierung von Bestandsimmobilien nicht nur möglich, sondern auch wirtschaftlich attraktiv ist. Sobald die Verbindung von innovativen Solarziegeln mit modernsten Wärmespeichermedien „serienreif“ ist, kann das Modell den Weg weisen für die energetische Umrüstung von Wirtschaftsimmobilien in ganz Deutschland – und darüber hinaus.

93 %
der benötigten Wärme könnten die Speicher selbst erzeugen.

ALTE WOHNGEBÄUDE am Brooksgraben: Sie wurden ab 1883 abgerissen, um Platz für den Freihafen und die Speicherstadt zu schaffen. In den Quartieren Kehrwieder und Wandrahm waren das etwa 1.100 Häuser, in denen 17.500 Menschen lebten.

AM SANDTORHAFEN haben Dampfschiffe und Frachtsegler festgemacht. Er wurde 1866 erbaut und galt als revolutionär, denn die Seeschiffe wurden direkt am Kai abgefertigt. Damals brachten Schuten und Lastkähne die Ladung meist über die Elbe, wo sie im Strom von den Frachtern gelöscht wurde.



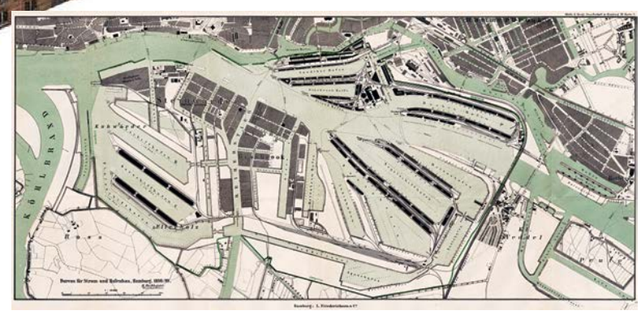
KLIMASPEICHER
Am Pickhuben wird die Zukunft erforscht. Wie lassen sich Bestandsimmobilien trotz hoher Anforderungen des Denkmalschutzes klimaneutral betreiben?

RATHAUS
Äußerlich dem Hamburger Rathaus nachempfunden, ist „Bei St. Annen 1“ seit dem Baujahr 1904 der beeindruckende Hauptsitz der HHLA.

WASSERSCHLOSS
Wer die Adresse „Dienerreihe 4“ sucht, findet eines der beliebtesten Fotomotive. Ein Schloss ist es leider nicht, sondern eine ehemalige Werkstatt.

DESIGN-HOTEL
Das „Hotel Speicherstadt“ befindet sich in einem Neubau des renommierten Architekten Werner Kallmorgen aus den 1950er-Jahren. Der Stil dieser Epoche prägt auch die sehenswerte Ausstattung des Hotels.

GESCHICHTE
Das Speicherstadtmuseum zeigt Berufsbilder und Zeugnisse aus der Baugeschichte. Welche Waren wurden hier auf welche Weise eingelagert?



RIESIGER FREIHAFEN: Der 1888 entstandene Hamburger Freihafen war mit einer Gesamtfläche von 10 km² der größte der Welt. Wer sich hier ansiedelte, konnte die Vorteile vergünstigten Imports im Handel mit dem Deutschen Reich nutzen.

ZUR SCHLUSSSTEINLEGUNG am 29. Oktober 1888 bekamen die meisten Hamburger arbeits- oder schulfrei und durften dem deutschen Kaiser Wilhelm II. zujubeln. Hier warten die Honoratioren an der geschmückten Brooksbrücke noch auf seine Ankunft, um gemeinsam den ersten Bauabschnitt der neu errichteten Speicherstadt einzuweihen.

Ein Kind des Zollanschlusses

Ohne den Zollanschluss Hamburgs an das Deutsche Reich im Oktober 1888 wäre das Mega-Bauprojekt Speicherstadt gar nicht notwendig geworden. Doch zum Ausgleich dafür, dass Hamburg sein Privileg als Freihandelsstadt verlieren sollte, trotzte die Hansestadt der Reichsregierung einen „Freihafen“ ab. In diesem abgegrenzten Hafenteil konnten Umschlag und Lagerung der Waren weiter ohne Zollkontrollen stattfinden. Die traditionellen Kontorhäuser an den Fleeten der Innenstadt lagen außerhalb dieser Zone, also mussten Lagerhäuser im Bereich des neuen Freihafens gebaut werden. Dazu gründete die Norddeutsche Bank auf Wunsch des Senats 1885 eine Aktiengesellschaft: die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (HFLG), heute HHLA. In diesem Konstrukt behielt die Hansestadt einen entscheidenden, ordnenden Einfluss.

17.500
Menschen wurden gezwungen, ihre Wohnungen aufzugeben.

Den sogenannten „Zollanschluss-Bauten“ stand indes ein massives Hindernis entgegen. Am vorgesehenen Platz gab es bereits dicht besiedelte Wohnquartiere, in denen rund 17.500 Menschen lebten: im Wandrahmviertel eher bürgerlich, im Gängeviertel am Kehrwieder gedrängt und oft in größter Armut. Das hielt die Planer nicht davon ab, Tatsachen zu schaffen. Innerhalb von 24 Monaten wurden mehr als 1.000 Wohngebäude abgerissen, ohne dass die Stadt den Menschen neuen Wohnraum zuwies. Bis zum Herbst 1888 musste der Hauptteil der Speicherstadt fertig sein, und der enge Zeitplan wurde eingehalten. Am 29. Oktober legte Kaiser Wilhelm II. den Schlussstein und vollzog feierlich den Anschluss Hamburgs an den Deutschen Zollverein. Der neu entstandene Freihafen galt mit einer Gesamtfläche von zehn Quadratkilometern nun als der größte der Welt.

Kathedralen der Arbeit

Die auf Tausenden von Pfählen errichteten roten Backsteinbauten waren nicht nur funktional angelegt, sondern auch Ausdruck des Stolzes der Hamburger Kaufleute. Die Planer und Baumeister um den Oberingenieur der Baudeputation, Franz Andreas Meyer, ließen sich von der „Hannoverschen Architekturschule“ und der sakralen norddeutschen Backsteingotik beeinflussen. Ein bauliches Kronjuwel der Speicherstadt ist das 1904 eingeweihte „Rathaus“. Zu diesem Namen kam der Sitz des HHLA-Konzerns, weil er mit seinen Gesimsen, Erkern und Schmuckelementen fast prunkvoll wirkt. „Bei St. Annen 1“ wurde 2001/2002 vom preisgekrönten Büro gmp (von Gerkan, Marg und Partner) mit den angrenzenden Speichern zusammengelegt. Sie kombinierten moderne Büros, Sitzungssäle und Fahrstühle mit historischen Balken und Treppenhäusern. Seit dem Umbau wölbt sich ein markantes Glasdach über den ehemals offenen Lichthof.

SEIT MEHR ALS 120 JAHREN wird das ständig wachsende Unternehmen HHLA aus dem reich verzierten Verwaltungsgebäude am Fleet geführt.

Von Beginn an hochmodern

Die neu eröffnete Speicherstadt war vom Start weg nichts weniger als das modernste und größte zusammenhängende Hafenlogistik-Zentrum ihrer Zeit. Schon damals war sie multimodal, also für mehrere Verkehrsträger ausgelegt. Wichtig war die gute Anbindung zum angrenzenden Sandtorhafen. Schienen führten durch die Anlage, es gab viele gute Straßen für Fuhrwerke und später Lastkraftwagen, während auf der Wasserseite am Fleet die Schuten (Lastkähne) anlegen konnten. Dort wurden sie mit Kränen und Winden entladen, die hydraulisch funktionierten. Es gab Aufzüge und Rohrpostsysteme, sogar das noch weniger verbreitete elektrische Licht war überall eingebaut worden. Ein eigens errichtetes Kraftwerk versorgte die ganze Anlage mit Strom.

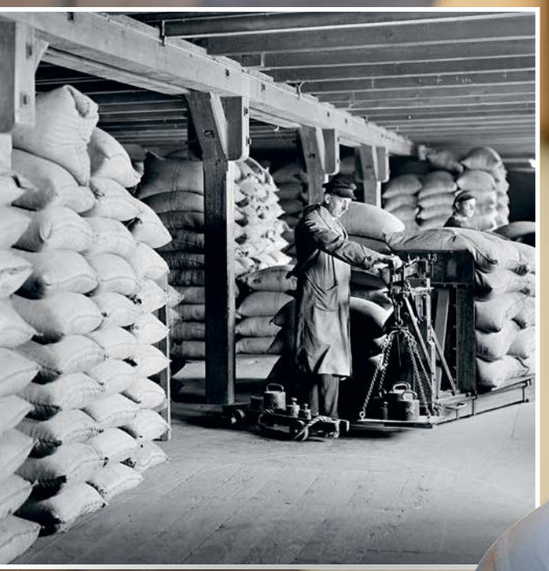
ZOLLGRENZE Zäune und Schranken trennten die zollfreie Speicherstadt (hier in den 1930er Jahren) von der Stadt Hamburg.

300.000
Quadratmeter vermietet die HHLA heute in der Speicherstadt.

Kaffeebörse und Teehändler

Ältester und treuester Mieter der Speicherstadt ist eindeutig das Teeunternehmen Hälssen & Lyon: Im Jahr 1887, noch vor der offiziellen Einweihung der „Zollanschluss-Bauten“, zogen die gemeinsamen Gründer Alfred Moritz Lyon und Gustav Vincent Hälssen in das neu errichtete Gebäude am Pickhuben 9. Nach einigen Jahren ging das Unternehmen in den Besitz der Hamburger Kaufmannsfamilie Ellerbrock über, die es bis heute in vierter Generation führt. Der Stammsitz des international erfolgreichen Unternehmens blieb unverändert. Es steht für die lebendige Tradition der Speicherstadt, Waren zwischenzulagern und zu veredeln. Auch wenn dort schon lange keine Schuten mehr anlegen und auch der Tee nicht mehr auf den Backsteinböden gemischt wird: Im Jahr 2024 feierte Hälssen & Lyon das 145. Jahr seiner Gründung – natürlich in der Speicherstadt. Neben dem Tee war auch der kostbare Kaffee ein bedeutendes Geschäftsfeld in der Hansestadt Hamburg. Als Zentrum des internationalen Kaffeehandels etablierte sich der Speicherblock O, nachdem bereits 1887 die Kaffeebörse in der Speicherstadt gegründet worden war. Sie blieb über Jahrzehnte die weltweit bedeutendste Warenterminbörse für Rohkaffee. Zur Jahrhundertwende 1900 gelangten schon 38 Prozent der europäischen Kaffeeimporte über den Hamburger Hafen auf den Kontinent. Heute ist die ehemalige Kaffeebörse am Pickhuben 3 zur beliebten Location für Events und Großveranstaltungen geworden.

HÄLSSEN & LYON zogen schon 1887 in ein Kontor- und Speicherhaus, das immer noch Stammsitz des berühmten Teeunternehmens ist.



Quartiersleute, damals und heute

In der Speicherstadt wurden einst Berufe ausgeübt, die fast verschwunden sind. „Quartiersleute“ beaufsichtigten die gesamte Abwicklung des Warenimports in den Speicherblöcken. Ihr Arbeitsalltag begann mit der Qualitätskontrolle, etwa durch das „Probenziehen“ aus einem Sack Kaffeebohnen. Danach lagerten sie die Waren ein, verpackten sie bei Bedarf neu und verluden sie für den Weitertransport.

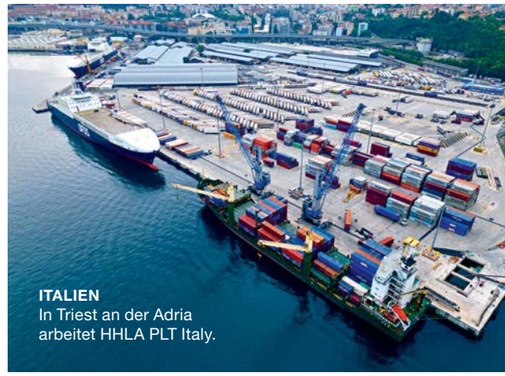
Heute arbeitet jemand im Weltkulturerbe, dessen Beruf ähnlich klingt: **Quartiersmanager Danny Maskow.** Als einer von vielen Immobilien-Fachleuten ist er zuständig für Quartiersmanagement und Kommunikation. „Wir arbeiten an der Schnittstelle zwischen Denkmalschutz und innovativer Entwicklung der Speicherstadt“, beschreibt er die Mission von HHLA Immobilien. „Das ist nicht nur kulturell und bauhistorisch wertvoll, sondern auch nachhaltig. Denn ein Großteil der Emissionen eines Gebäudes entsteht während des Baus. Je länger ein Gebäude genutzt wird, desto besser fällt die Ökobilanz aus. Als Teil von HHLA Immobilien sorgt Danny Maskow also dafür, dass die historischen Backsteinbauten heute und in Zukunft für Mieter attraktiv bleiben: „Unser Ziel ist es, Bewährtes und Geschütztes zu bewahren, während wir gleichzeitig die Speicherstadt als absolut einzigartiges Gewerbequartier weiterentwickeln.“

ESTLAND
Der Universal-terminal von HHLA TK Estonia in Muuga, nahe der Hauptstadt Tallinn.

Erst durch Knoten entsteht ein Netz

Wie die HHLA mit einer klaren Strategie die Knotenpunkte im europäischen Logistik-Netzwerk stärkt

UKRAINE
Im größten Hafen Odessa schlägt HHLA CTO vor allem Container um.



ITALIEN
In Triest an der Adria arbeitet HHLA PLT Italy.

Schon 1976, als zweite Tochtergesellschaft, gründete die HHLA das Beratungsunternehmen HPC Hamburg Port Consulting. Von den Kenntnissen und Erfahrungen der HHLA sollten zunächst andere Häfen, später auch Transport- und Logistikunternehmen profitieren. Der damalige HHLA-Vorstand sah vor allem in den Entwicklungsländern Chancen, aber auch eine Verpflichtung, Wissen über Betrieb und Verwaltung eines modernen Hafens zu vermitteln. HPC begann sofort, sich international zu →

UKRAINE Der HHLA Container Terminal Odessa trägt dazu bei, die Versorgung des Landes trotz russischer Angriffe aufrechtzuerhalten.

HPC: Wissen über den modernen Hafenbetrieb vermitteln

→ engagieren. Das erste Projekt war der nigerianische Hafen Lagos, weitere Projekte in Afrika folgten. Ein anderer Schwerpunkt war Lateinamerika, wo auch Torsten Neubert seine Karriere begann. Der Diplomingenieur, der heute IT-Direktor bei HHLA International ist, war Ende der 1990er-Jahre an der Entwicklung des HPC-eigenen „Container Terminal Information System“ (CTIS) beteiligt. Es wurde zum Beispiel in Cartagena (Kolumbien) installiert, wo HPC seit mehr als 20 Jahren das Management berät.

Beratung als Wirtschaftsförderung

Heute belegt der südamerikanische Hafen im weltweiten Effizienzranking von S&P Global Market Intelligence den dritten Platz. „Wenn es gelingt, einen Hafen so zum Erblühen zu bringen, hat das große positive Auswirkungen auf die regionale Wirtschaft“, blickt Neubert mit Stolz auf seine Erfahrungen zurück.

BLÜHENDE HÄFEN Als Berater für HPC will Torsten Neubert „Häfen zum Erblühen bringen“.

Derart erfolgreiche Beratungsprojekte von HPC halfen der HHLA, wertvolle Beziehungen zu Terminals und Regierungen zu knüpfen. Auch in der ukrainischen Hafenstadt Odessa hatten die Berater von HPC mit ihrer Arbeit im Rahmen eines EU-Programms zur Modernisierung überzeugt. Bald kam ein Managementvertrag dazu, und 2001 wurde die Konzession zum Betrieb des heutigen Container Terminal Odessa (CTO) übertragen.

Im Laufe der Jahre hat die HHLA in Odessa investiert, um die Anlage am Schwarzen Meer zur modernsten des Landes zu entwickeln. Etwa 40 Prozent des Containerumschlags der Ukraine wurden dort bewegt, bevor der Überfall Russlands auf die Ukraine fast alle Schifffahrtsverbindungen des Landes unterbrach. Die erfindungsreichen Mitarbeiter und Manager des CTO fanden jedoch Wege, um die Versorgung ihres Landes aufrechtzuerhalten. Sie etablierten eine Landbrücke, als der wasserseitige Umschlag zwischenzeitlich unterbrochen war. Das HHLA-Netzwerk mit der Bahngesellschaft METRANS und dem Adria-Terminal HHLA PLT Italy erwies sich dabei als sehr hilfreich.

Ein anderer Terminal der HHLA-Gruppe liegt weit im Norden, an der baltischen Ostseeküste. Im Universalhafen Muuga, unweit der estnischen Hauptstadt Tallinn, befindet sich der größte Terminal des Landes: HHLA TK Estonia. Riia Sillave, CEO des Unternehmens, hat ein klares Ziel: den Terminal weiterentwickeln und seine Bekanntheit steigern. Einer der Wege dorthin ist für sie die schnelle Digitalisierung: „Wir wollen für unser Terminal, was Estland nach der Unabhängigkeit geschafft hat: von der analogen Technik direkt in das Zeitalter des Glasfaserkabels springen.“ Tatsächlich nimmt Estland, einer der drei baltischen Ostsee-Staaten, den ersten Platz in der EU bei digitalen öffentlichen Dienstleistungen ein. Wo sonst sollte man bessere digitale Lösungen für die Logistik finden?

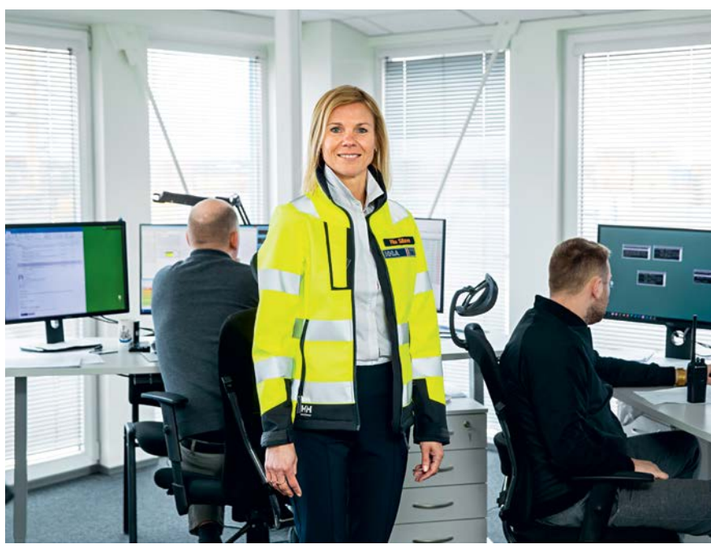
Zentrale Drehscheiben und Hub-Terminals für das HHLA-Netzwerk

„Wir überspringen einige Entwicklungsstufen, was uns einen Vorsprung verschafft“, erklärt Riia Sillave ihre Vision. „Dadurch können wir einen besseren und flexibleren Service anbieten als die Mitbewerber.“ In einigen Bereichen ist das bereits gelungen. Der größte estnische Containerhafen wächst weiter, auch mithilfe von Containerbrücken, die vom Schwesterterminal Burchardkai in Hamburg übernommen wurden. Für den Umschlag von Schüttgütern wurden neue Lagerhallen gebaut und für die RoRo-Fähren eine effiziente Doppelrampe.

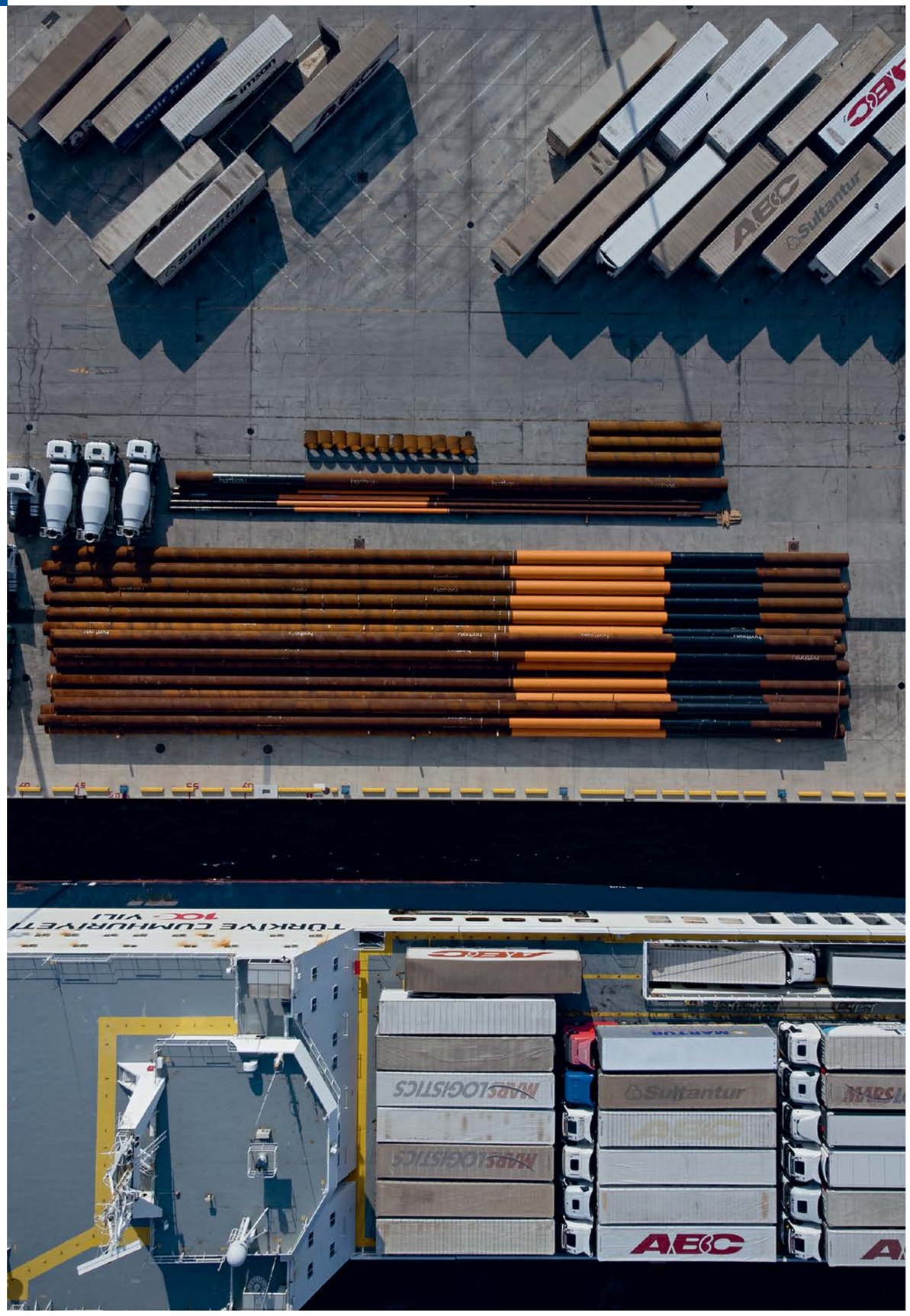
Tallinn und Muuga spielen eine zentrale Rolle im Transeuropäischen Netze (TEN) der EU, weil sie mit ihrem regen RoRo-Verkehr die Anbindung Finnlands an das europäische Festland ermöglichen. Ein Schlüsselelement dieser Infrastruktur soll künftig die Rail Baltica bilden. Diese neue Bahnstrecke mit mitteleuropäischer Spurweite wird derzeit mit höchster Priorität gebaut, um die logistische Vernetzung der Region mit Europa zu stärken. Damit wächst „The Power of Networks“ – das Leitbild für die Leistungsfähigkeit des HHLA-Netzwerks. Geprägt wird es durch zentral gelegene Drehscheiben und Hub-Terminals, die Wasser, Straße und Schiene als Verkehrsträger verbinden. Diesen Fokus hat das Unternehmen frühzeitig in seiner Strategie verankert.

Bereits das erste Tochterunternehmen der HHLA, der 1974 gegründete Container-Transport-Dienst CTD, übernahm Hinterlandtransporte für die Kunden in Hamburg. Unmittelbar nach dem Fall des Eisernen Vorhangs wagte die HHLA den Schritt Richtung und Ost- und Mitteleuropa. Sie initiierte eigene intermodale Projekte und beteiligte sich ab 1995 an der METRANS – heute 100-prozentige Bahntochter der HHLA.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Zusammenarbeit zwischen HHLA und METRANS war der gezielte Aufbau eigener, selbst betriebener Terminals im Hinterland. Sie machen den Unterschied, wenn es um Zuverlässigkeit, Resilienz und Geschwindigkeit geht. Inzwischen umfasst das Netzwerk sieben zentrale Hub- sowie weitere 13 End-Terminals und Depots in acht europäischen Ländern. Deren Im- und Exporte laufen noch zu großen Teilen über den Hafen Hamburg. Doch die Bedeutung der Überseeverkehre, die über das Mittelmeer in das euro- →



ESTLAND Der HHLA TK Estonia in Muuga (oben) fertigt viel mehr als RoRo-Ladung ab. CEO Riia Sillave führt ihn direkt in das digitale Zeitalter.



ITALIEN
Im traditionsreichen Handelszentrum Triest schlägt HHLA PLT Italy die verschiedensten Güter um.

Triest: ein neues Tor für den Ost-West-Handel

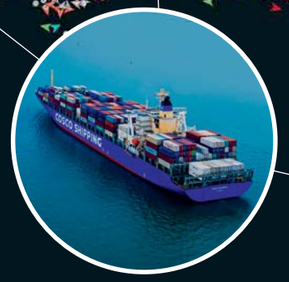
päische Hinterland führen, nimmt zu. Hier kann die italienische Hafenstadt Triest ihre strategischen Vorteile ausspielen.

Triest verfügt über ein internationales Zollfreigebiet und ausreichend tiefes Wasser für die größten Containerschiffe der Welt, deren Route über die Adria nach Triest führt. Das traditionsreiche Handelszentrum ist historisch eng mit Zentral- und Mitteleuropa vernetzt, wo zahlreiche europäische Unternehmen neue Produktionsstätten errichten. Zudem gilt Triest als einer der westlichsten Endpunkte der Neuen Seidenstraße und ist über die Türkei auf dem Landweg direkt mit China und den zentralasiatischen Märkten verbunden.

Für die HHLA war es eine klare Zukunftsentscheidung, hier zu investieren. Im Jahr 2021 übernahm das Unternehmen die Mehrheit am heutigen HHLA PLT Italy. Antonio Barbara, CEO der HHLA-Tochtergesellschaft, hat klare Visionen: „Wir wollen den Hafen zu einem neuen Tor für den Ost-West-Handel machen. Ich sehe ein Riesenpotenzial“, sagt er begeistert und zeigt auf detaillierte Planskizzen. Wo früher die rostigen Reste einer Stahlfabrik standen, soll eines der modernsten und nachhaltigsten Containerterminals Europas entstehen.

VISIONÄR
CEO Antonio Barbara sieht „Riesenpotenzial“ für den Ausbau des Adria-Terminals.

Durch den Ausbau eines grenzüberschreitenden Netzwerks schafft die HHLA Verbindungen, die den reibungslosen Warenfluss in Europa gewährleisten. Ihre effizienten Transportlösungen erleichtern den Handel, bringen Märkte näher zusammen und eröffnen neue Wachstumschancen. Mit der HHLA als verlässlichem Partner wird Europa gemeinsam wettbewerbsfähiger gemacht.



Vernetzte Daten, verbesserte Lösungen

MOMENTAUFNAHME
Schifffahrt und maritime Logistik produzieren riesige Mengen an Daten. Wie können sie strukturiert und besser genutzt werden?

Enrico Ramminger,

Direktor Informationssysteme bei der HHLA, zum neuen Zeitalter:

„Bei der Digitalisierung der Prozesse gibt es eine exponentielle Entwicklung, was Innovation, Komplexität und Vernetzungseffekte angeht. Getrieben durch Möglichkeiten aus der Digitalisierung können wir immer mehr Dinge automatisieren, aber auch Produkte entwickeln und bestimmte Daten monetarisieren. Das ist ein völlig neues Zeitalter, das alle Dimensionen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Handelns betrifft.

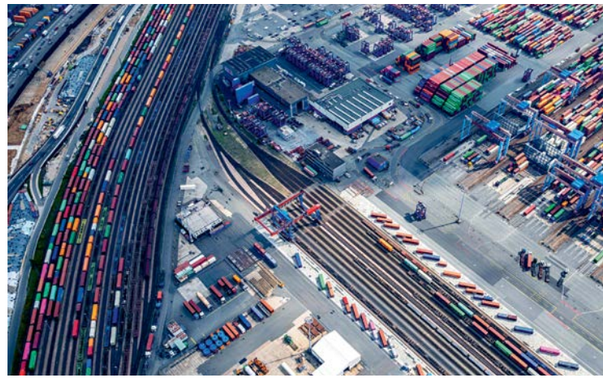
Als ein Beispiel entsteht bei der HHLA in der Initialisierungsphase ein Data Lakehouse. Das bedeutet eine konsequente Weiterentwicklung unserer bestehenden Data-Warehouse- und Business-Intelligence-Struktur zu einem zentralen Datenpool über den gesamten Konzern und darüber hinaus. Das Data Lakehouse lässt sich nutzen, um unser operatives Geschäft zu optimieren und KI-Lösungen zu kreieren. Darüber hinaus können wir mit einem Plattform-Ökosystem an die HHLA-Kunden Services und Mehrwerte ausspielen oder auch digitale Produkte einführen.“

KI und Start-ups treiben die maritime Transformation voran. Die HHLA will den Prozess mitgestalten und probiert dazu einiges aus.

Rund um den Globus schreitet die Digitalisierung der maritimen Logistik voran, die nicht mehr ohne Daten auskommt. In Südkorea steuert der Hafen Busan steigende Containermengen mit der Blockchain-Plattform „Chainportal“. Damit lassen sich Schiffsdaten, Liegeplatzstatus und Lkw-Standorte austauschen, Terminal- und Speditionsdaten verknüpfen, Verkehrsmittel vorausschauend zuteilen. In Kanada überwacht der Hafen Halifax mit künstlicher Intelligenz Emissionen in Echtzeit und nutzt dafür die KI-Plattform „Data Enhancement Framework 2“. Für mehr Resilienz und Energieersparnis fließen Informationen überall unablässig zwischen Kaimauern und Schiffsdecks hin und her.

Das sind nur einige Beispiele dafür, wie gut vernetzt die maritime Branche ist. Sie teilt immer mehr Daten in Echtzeit, damit Prozesse besser ineinandergreifen: Schiffe, die zahlreiche Häfen hintereinander ansteuern, oder Routen in der Containerlogistik, die grenzüberschreitend geplant werden. Cosco-Frachter legen beispielsweise im Asien-Nordeuropa-Dienst aus China in bis zu sieben anderen Häfen an, bevor sie Hamburg erreichen. Mit jährlich rund 7.000 ein- und auslaufenden Seeschiffen gehört Hamburg als Knotenpunkt für Güterströme aus allen internationalen Fahrtgebieten zu den am besten vernetzten Häfen der Welt. Beim Thema Digitalisierung zählt der größte deutsche Seehafen zu den Vorreitern bei Automatisierung, KI oder datengetriebenen Prozessen.

Schon 1982 initiierte Hamburgs Hafenwirtschaft gemeinsam ein damals wegweisendes Port Community System (PCS). Es hilft dabei, Daten möglichst nur einmal und gleichzeitig für viele Beteiligte zu erfassen. Heute sind →



VORHERSAGEN
Mithilfe von KI können komplexe logistische Szenarien besser vorhergesagt und damit die Abläufe optimiert werden.

Wiebke Kropp-Büttner,

Geschäftsführung HHLA Sky, zu digitalen Lösungen in der Drohnenlogistik:

„Digitalisierung entscheidet über Zukunftsfähigkeit nicht nur der Drohnenlogistik. Digitale Technologien revolutionieren die Branche, machen Abläufe intelligenter und sicherer.

Daten und künstliche Intelligenz vernetzen alle relevanten Akteure in Echtzeit, ermöglichen automatisierte Flottensteuerung, intelligente Routenplanung sowie Echtzeit-Tracking. Mit unserem End-to-End-Ansatz wird der HHLA Sky-Leitstand, das Integrated Control Center, zum Prozessmanagement- und Digitalisierungstool für Mobile Robot Management. Durch Multi Drone Operations schaffen wir wirtschaftlichen Mehrwert für unsere Kunden in den Bereichen Transport, Inspektion, Sicherheit und Überwachung.

Unser Ziel: HHLA Sky als offenen Standard für Mobile Robot Management zu etablieren – basierend auf unserem Leitstand als Automatisierungsplattform für industrielle Internet-of-Things-Geräte und Unmanned Traffic Management.“

→ PCS überall üblich. Heute werden solche digitalen Lösungen von der HHLA-Tochter HPC Hamburg Port Consulting entwickelt – unter anderem PCS für Häfen in Brasilien, Georgien, Rumänien oder Thailand. Hinzu kommen erfolgreiche HPC-Projekte in Europa und Asien für Maritime Single Windows, die als zentrale Plattformen für den Echtzeitaustausch von behördlichen, nautischen und Zolldaten dienen.

Im Hamburger Hafen koordiniert das HVCC Hamburg Vessel Coordination Center über seine weltweit erste Port-Collaboration-Plattform Daten von Schiffen, Terminals und anderen Beteiligten. 2004 als Feeder Logistik Zentrale (FLZ) gegründet, ist das HVCC seit 2009 eine GmbH mit der HHLA als Mehrheitsgesellschafterin. Nächster Digitalisierungsschritt ist die webbasierte Plattform heyport. Die skalierbare Lösung für reibungslose Schiffsanläufe und optimierte Liegeplatzplanung kann viele Häfen bedienen. Sie stellt Informationen zentral bereit und ermöglicht einen digitalen Handschlag zwischen Reedern, Agenturen und Terminals. Das Start-up gehört zum Portfolio von HHLA Next, der seit 2021 bestehenden Investitions- und Venture-Building-Einheit für Digitalisierung und Nachhaltigkeit in der maritimen Logistik. „Wir suchen nach innovativen Geschäftsideen und gründen dann Unternehmen oder investieren in bestehende interessante Start-ups“, sagt Simone Lode, Geschäftsführerin von HHLA Next. Allein 2024 gab es drei Ausgründungen: neben heyport noch RailSync für die Bahnsteuerung und die App passify für die digitale Lkw-Abfertigung.

Hamburg gehört zu den besten deutschen Standorten für Start-ups

Start-ups gelten als Treiber der digitalen Transformation. Die jungen Unternehmen entwickeln mit disruptiven Technologien innovative Lösungen, reagieren agil auf sich ändernde Anforderungen und erschließen Zukunftsmärkte. Laut „Hamburg Monitor 2025“ vom Bundesverband Deutsche Startups und der Handelskammer Hamburg gibt es in der Hansestadt 1.594 aktive Start-ups. Damit gehört die Elb-Metropole im deutschen Städteranking zu den Top Drei.

Ein weiteres Erfolgsbeispiel ist HHLA Sky. Sie hat nicht nur eigene, sichere Industriedrohnen, sondern auch den ersten skalierbaren – und mittlerweile mehrfach prämierten – Drohnenleitstand entwickelt. Über die digitale Plattform lassen sich auch autonome mobile Roboter an verschiedenen Einsatzorten weltweit steuern. Auch KI-Anwendungen testet die HHLA, insbesondere auf ihrem Container Terminal Burchardkai. Als Beispiel nennt Teamleiter Data Intelligence bei HPC Daniel Beck die Vorhersage der Containerverweildauer mit Einfluss auf die Stapellogik: „Wenn wir wissen, dass ein Container mehrere Tage im Yard bleibt, kann man ihn weiter unten stapeln als einen, der nur wenige Stunden bleibt.“ Das spart viele Bewegungen und verbessert so die CO_2-Bilanz. Den gleichen Effekt hat die Verkehrsträgerprognose für den Weitertransport, die über den Lagerbereich entscheidet.

„Künftig geht es darum, die Verbindung von maritimen und kontinentalen Logistikströmen weiter zu optimieren“, sagt Enrico Ramminger, Direktor Informationssysteme bei der HHLA. In den Anfangsjahren der IT wurden einzelne Programme für Finanzbuchhaltung, Einkauf oder operative Prozesse als Stand-alone-Lösungen entwickelt. Heute gehe es um die Zusammenfassung, Vernetzung und Auswertung von Daten in ganz neuen Dimensionen, so Ramminger. Seine Abteilung testet gerade im Rahmen eines Forschungsprogramms die Technologie eines „Data Lakehouse“. Das ist eine neuartige Datenarchitektur, die maschinelles Lernen ermöglicht, schnellere Business Intelligence und prädiktive Analysen verspricht.

AUTONOM FLIEGEN
HHLA Sky entwickelt nicht nur sichere Industriedrohnen (Foto unten). Kunden können sie mit dem integrierten Leitstand auch in großer Zahl steuern.

Daniel Beck,

Teamleiter Data Intelligence bei HPC, zu KI:

„Am Burchardkai realisieren wir bis Ende 2025 ein KI-Pilotprojekt zur Mengenprognose am Bahnterminal, um die Ressourcenplanung zu optimieren. Wir berücksichtigen interne Bewegungsdaten aus der Vergangenheit, um eine Vorhersage für die nächste Schicht zu treffen. Das reichern wir mit externen Daten an.

Auch in der laufenden Pilotierungsphase mit generativer KI erwarten wir bald erste Ergebnisse. Wir prüfen, wie sich der Bestellprozess der HHLA-Bahntochter METRANS optimieren lässt, indem E-Mails automatisiert weiterverarbeitet werden. In Hamburg hat ein Zuordnungsprojekt für Reisenummern zu Schiffsanläufen das Ziel, automatisierte Datenbanken zu befüllen.

Über die HHLA-Projekte hinaus bauen wir eine Data Intelligence Suite for Logistics auf. Simulationsanwendungen und Agenten sollen Prozessschritte übernehmen können. Der Trend geht zu Multi-Agenten-Systemen im Office-Arbeitsbereich. Reedereien, Spediteure, Bahnoperateure können das nutzen, um Bestellungen oder Reklamationen auszulösen, Lieferantenverträge zu erstellen oder zu prüfen.“

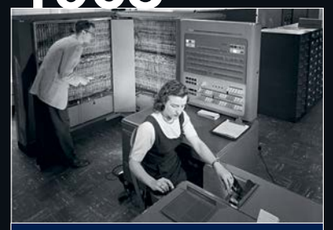
Vom Lottoschein zum Datenfunk

1960

Lochkarten

Bei der HHLA musste immer viel gerechnet werden. Besonders heikel waren Lohnabrechnungen für die Hafenarbeiter. Niemand wollte sich am Lohntag mit ihnen streiten, ob die vielen Funktionszulagen und Zuschläge korrekt eingetragen waren. Deshalb wurde schon in den 1960er-Jahren ein ausgetüfteltes System von „Lottoscheinen“ erdacht. Ihr Name leitete sich von den vielen Lochungen ab, die sogenannte **Hollerith-Maschinen** auslasen. 30 Locherinnen (die Arbeit an den frühen Rechnern war eine Domäne der Frauen) übertrugen die von den Vorarbeitern markierten 80 möglichen Positionen der Lochkarten und steuerten damit die korrekte Auszahlung. Mit dem etwas leichter zu bedienenden IBM-29-Kartenlocher wurden bis in die 1970er-Jahre noch Containerdaten gespeichert.

1968



Großrechner

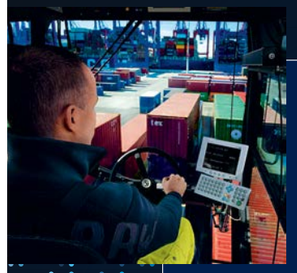
Parallel schaffte die HHLA einen der ersten echten Computer an. Es war ein wohnzimmergroßer **IBM-Mainframe,** von denen es nur zwei in ganz Hamburg gab. Ein Datentransport verlief damals so, dass ein Kurier die beschriebenen Magnetbänder von einer Anlage zur nächsten fuhr.

1975

Einzelverarbeitung

In ihrer Fachsprache gingen die IT-Pioniere hier den Schritt von einer „Stapelverarbeitung“ immer gleicher Aufträge zur „ereignisorientierten Einzelverarbeitung“. Mithilfe des **Oktalrechners PDP 1170,** eigentlich eine Spezialentwicklung für Krankenhäuser, konnten sie erstmals auf eine gemeinsame Datenbank zugreifen und selbst Programme schreiben oder anpassen.

1984



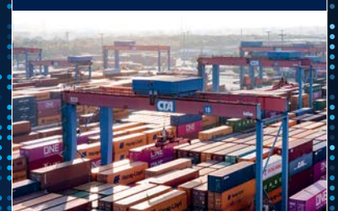
Drahtlose Kommunikation

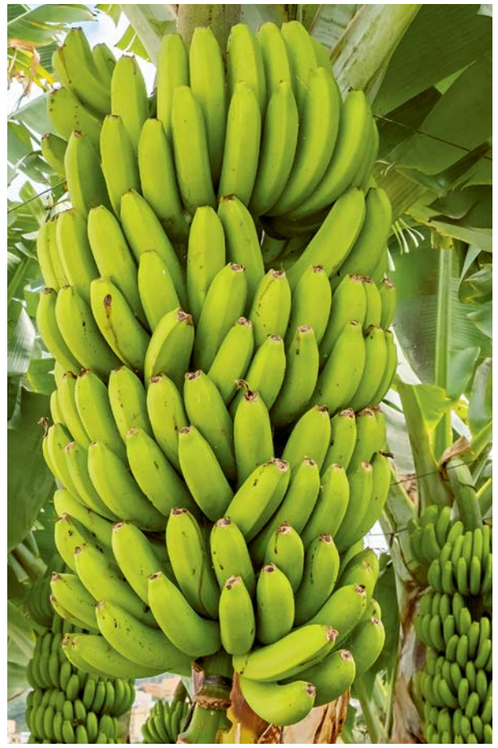
Die Rechner vereinfachten das komplizierte Anlegen von Stauplänen für das sichere Beladen der Schiffe massiv. Auch die Containerbewegungen im Yard konnten bald direkt erfasst und mit Programmen optimiert werden. Das wiederum war die Grundlage für die Einführung von **Datenfunk,** einem Quantensprung im Operating. Ab 1984 wurden Aufträge auf einen kleinen Bildschirm desjenigen Van-Carriers „gefunkt“, der dem zu transportierenden Container am nächsten stand.

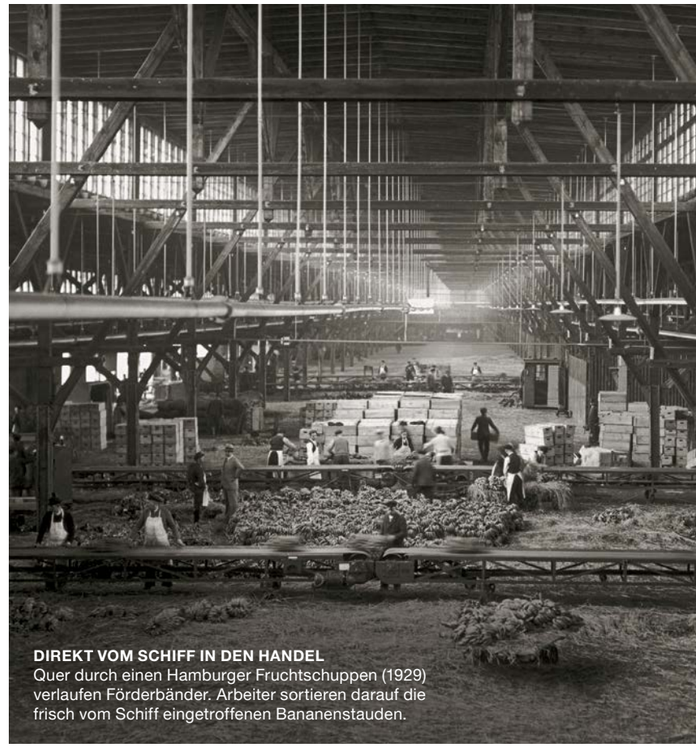
1997

Echtzeitdaten

Meist standen Kundenwünsche hinter den Entwicklungen. Um die schnell zu erfüllen, wurden Standleitungen zu großen Kunden wie Hapag-Lloyd eingerichtet. Sie konnten ab 1997 jederzeit den aktuellen Status von Containern auf den Terminals der HHLA abfragen, und zwar mit der Web-Anwendung **COAST.**







DIREKT VOM SCHIFF IN DEN HANDEL
Quer durch einen Hamburger Fruchtschuppen (1929) verlaufen Förderbänder. Arbeiter sortieren darauf die frisch vom Schiff eingetroffenen Bananenstauden.

Der Bananenhafen

Hamburg ist seit mehr als 100 Jahren einer der wichtigsten europäischen Importhäfen für Südfrüchte wie Bananen – ein heikles Geschäft, bei dem sich Importeure und Großhändler voll auf die Logistiker verlassen müssen.

Das schnelle Dampfschiff „Tropani“ des Hamburger Reeders Rob. Sloman jr. machte im Jahr 1897 mit sehr empfindlicher Ware im Hamburger Hafen fest. „10.000 Kisten Citrus“, hieß es in den Frachtpapieren. Die damals beliebteste unter den „Südfrüchten“ musste schnell umgeschlagen und möglichst sofort verkauft werden. Falls das nicht gelang, wartete am Versmannkai ein gerade fertiggestellter hochmoderner Fruchtschuppen für die Zwischenlagerung. Der zweischalige, mithilfe von Torfmull temperaturisolierte und beheizte Schuppen wurde von der Staatlichen Kaiverwaltung betrieben, die später mit der HFLG zur HHLA fusionierte.

Um die Jahrhundertwende stieg Hamburg schnell zu einem der zentralen europäischen Fruchthandelsplätze auf. Dafür sorgte auch eine enge Kooperation mit den Kunden. Als im Jahr 1912 der zweigeschossige Fruchtschuppen C am Magdeburger Hafen eingeweiht wurde – die Presse feierte ihn als „richtungsweisend für Hamburg“ –, lagen im oberen Stockwerk die Pack- und Versandräume des Fruchtkonsortiums. Noch weitere Spezialschuppen entstanden, sodass Früchte – neben Zitrusfrüchten aus dem Mittelmeerraum vor allem Äpfel aus den USA – einen immer größeren Teil der Ladung im Hamburger Hafen ausmachten. Bis 1910 verdreifachte sich ihr Anteil an allen Umschlaggütern auf 1,4 Prozent.

Die Deutschen bekommen ihre Lieblingsfrucht über Hamburg

Trotz Unterbrechungen durch den Ersten Weltkrieg, Inflation und Weltwirtschaftskrise nahm der Fruchtimport immer wieder Fahrt auf. 1931 rüstete die Kaiverwaltung Schuppen 48 mit witterungsgeschützten Elevatoren aus, welche die in unverpackten Büscheln ankommenden Bananen gleich in die Hallen transportierten. Schon 1934 entstanden für die gebogenen →

„HIEV AN!“, riefen die Hafenarbeiter, wenn sie eine „Hieve“ voll mit Bananenstauden für den Lkw-Transport zusammengestellt hatten.

DURCHGEHENDE KÜHLKETTE: Elevatoren fertigten früher Kühlschiffe ab, um Bananenkisten direkt in die Kühlhalle zu befördern.

SCHNELL UND AKKURAT: Statt einzelner Stauden oder Kisten werden heute ganze Paletten von HHLA Frucht umgeschlagen und eingelagert. Die Importeure prüfen gleich im Hafen die Qualität der Waren.

→ gelben Früchte erstmals Spezialschuppen. Sie blieben von den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs nicht verschont, wurden aber schnell in modernisierter Form wiederaufgebaut. Man brauchte sie dringend, denn die Banane hatte sich zum echten Grundnahrungsmittel entwickelt. Die Deutschen hatten den höchsten Pro-Kopf-Verbrauch in der Welt, und beliefert wurden sie zum Großteil über Hamburg.

1954 erreichte der Hamburger Fruchthandel ein Volumen von 233.000 Tonnen. Das war mehr als das Doppelte seines nächstfolgenden Mitbewerbers Rotterdam, vor allem dank des Bananenumschlags, der sich der Halbe-Million-Tonnen-Grenze näherte. Ohne Standardisierung und die beginnende Automatisierung waren solche Mengen nicht mehr in der Geschwindigkeit zu bewältigen, die eine leicht verderbliche Ware erforderte.

Mitte der Siebzigerjahre begann die HHLA deshalb mit dem Bau eines technisch wegweisenden Fruchtzentrums mit – wieder den Wünschen des Fruchthandels entsprechend – einer fast verdoppelten Kühllagerfläche. Auf dem Gelände des heutigen HHLA Universalterminals O'Swaldkai wurde 1978 das HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum eingeweiht, mit einer Fläche von 720.000 Quadratmetern damals die zweitgrößte Umschlagsanlage des gesamten Hafens.

Wettlauf um die modernste Fruchtlogistik

Die Mitarbeitenden entwickelten den modernsten Bananenschuppen Europas mit einem teilweise automatisierten, durch Lichtschranken gesteuerten System. Sie berieten auch Exporteure in den Erzeugerländern und konnten sie von den Vorteilen der Standardisierung überzeugen. So gab es bald einen weiteren Produktionssprung durch die Palettierung der Waren. Mobilkräne konnten im Takt mit dem Gabelstapler nun viel größere Mengen auf einmal umschlagen und einlagern.

Die vorerst letzte Etappe im europäischen Wettlauf um die modernste Fruchtlogistik wurde 2009 auf dem O'Swaldkai eröffnet. Die teilautomatische Klimahalle von HHLA Frucht weist vier Kühlkammern mit separaten Temperaturzonen vor, in die 8.000 Paletten (400.000 Kartons oder 7.600 Tonnen Bananen) passen.

Chipgesteuerte Prozesse, in jeder Phase transparent

Die Anlage ist auch ein Instrument der immer wichtiger werdenden umfassenden Qualitätskontrolle. Jede eingelagerte Palette trägt einen Barcode, der im Eingangsbereich der Klimahalle eingelesen und mit dem RFID-Chip einer Trägerpalette „verheiratet“ wird. Jede Bewegung der Trägerpalette, die mit Stetigförderbändern und Regalbediengeräten auf fünf Ebenen verläuft, wird durch die Software verfolgt. Die Warenausgabe erfolgt chipgesteuert, die Palette muss nur noch in die bereitstehenden Lkw geladen werden.

Das Scannen in Wareneingang wie -ausgang gewährleistet eine lückenlose Rückverfolgbarkeit der Waren. Das ist wichtig für eine transparente und computergestützte Transportkette in der Fruchtbranche. Importeure und Großhändler können sich voll auf diese Logistik verlassen. Dazu trägt auch die Fruchtspedition Ulrich Stein bei. Die HHLA-Tochter sorgt mithilfe selbst entwickelter Software dafür, dass alle Zollbestimmungen erfüllt werden, dass die Importlizenzen stets auf dem aktuellen Stand sind und die nötigen Warenproben den Behörden vorgeführt werden. Alles, damit die Lieblingsfrüchte der Deutschen den schnellsten Weg in den Obstkorb finden.

Der Kolonialhafen

Auch die deutschen Kolonien und ausbeuterische Praktiken hanseatischer Kaufleute machten Hamburg zu einem der größten Häfen Europas. Ein Interview mit Prof. Dr. Jürgen Zimmerer, der an der Universität Hamburg Globalgeschichte mit dem Schwerpunkt Afrika lehrt.

Ende des 19. Jahrhunderts steigerte der Hamburger Hafen seinen Warenumschlag gewaltig. Ging das auf den neuen Kolonialhandel zurück?
Dieser Aufstieg ist nicht erklärbar ohne das Wachstum des globalen Handels zu dieser Zeit. Und der wiederum ist nicht zu trennen vom Kolonialismus. Man handelte ja überwiegend mit Kolonialmächten, Kolonien oder gerade unabhängig gewordenen Staaten und mit Waren aus den Kolonien.

Welche Rolle spielten Hamburger Kaufleute in deutschen Kolonien?
Viele von ihnen waren federführend an der Entscheidung für ein deutsches Kolonialreich beteiligt. Vom 1871 neu gegründeten Deutschen Reich versprachen sie sich vor allem Schutz für ihre Geschäfte. Sie waren in Übersee bereits mit großen Niederlassungen und Plantagen vertreten, zum Beispiel in der Südsee oder selbst in Sansibar, einem Zentrum des Sklavenhandels.

Wer verdiente besonders gut und womit?
Damals wurde einfach alles mit dem Schiff transportiert, vom Kolonialbeamten und seiner Post bis zu den Soldaten und ihrer Ausrüstung. Am Transport ließ sich sehr gut verdienen.

Und über Hamburg wurde der größte Teil verschifft?
Ja, das war einer der größten Häfen der Welt. Und für Deutschland hatten die Hamburger sich mit ihrem neuen Zollfreihafen und den riesigen Lagern der Speicherstadt in eine ganz besondere Position gebracht. Hamburg und Bremen hatten eine Art Monopol auf die sogenannten Kolonialwaren, wie Kaffee, Kakao oder Tee, die sie im ganzen Deutschen Reich bis ins Baltikum oder nach Böhmen verkauften. Das war natürlich sehr lukrativ und machte viele Importeure reich.

Haben Sie sich auch mit dem Bananenhandel beschäftigt?
Nein, nicht detailliert, aber er ist ein gutes Beispiel. Die Hamburger Reederei Laeisz etwa betrieb durch die Afrikanische Frucht Compagnie Plantagen in Kamerun und setzte frühzeitig Kühlschiffe ein, um frische Bananen nach Deutschland zu bringen. Selbst wenn in Hamburg die

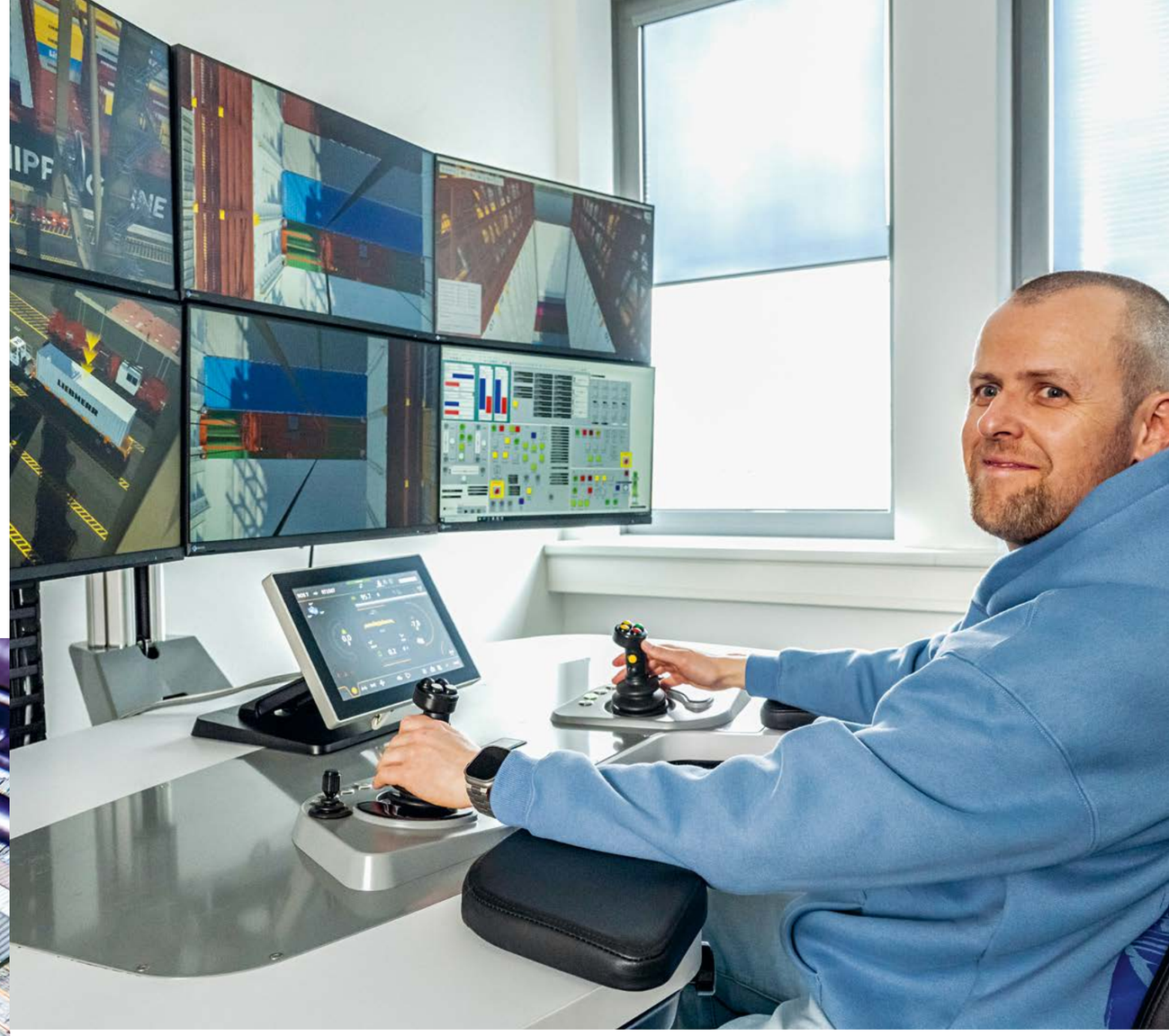
PLANTAGENARBEIT wurde sehr schlecht bezahlt und brachte hohe Gewinne.

Abnehmer saubere Geschäfte machten, profitierten sie doch von der Ausbeutung in den Anbauländern. Dafür wurde Mitte des 19. Jahrhunderts noch auf unfreie Arbeit gesetzt, später dann auf weitgehend rechtlose und sehr schlecht bezahlte Arbeiter.

Arbeiteten im Hamburg Hafen auch Menschen aus den Kolonien?
Vor allem auf den Schiffen arbeiteten auch Chinesen, Inder oder Afrikaner. Sie wurden sicher auch für das Beladen im Hafen eingesetzt, aber dazu gibt es kaum Untersuchungen. Wir versuchen das zu ändern und unterstützen weitere Forschung über das Leben der wenigen Afrikaner im Hamburg dieser Zeit.

Aus der Kanzel zum Fernsteuerer

Technische Neuerungen und verbesserte Prozesse haben die Hafenlogistik in Hamburg schon immer verändert. Bei der HHLA stellen sich die Mitarbeitenden darauf ein und gehen jetzt einen weiteren **Schritt in Richtung Zukunft.**



ALLES IM BLICK müssen Fernsteuerer wie Immanuel Konschak (rechts) haben. Er trainiert noch am Simulator, um später die Aufgaben eines Containerbrückenfahrers (links) zu übernehmen. Der Arbeitsplatz im Büro ist ergonomischer gestaltet als in der gläsernen Kanzel.

Der März in Hamburg kann ziemlich ungemütlich sein. Bei Temperaturen kurz über null Grad und heftigem Wind zieht es Immanuel Konschak nicht unbedingt an die Kaikante des Container Terminal Altenwerder (CTA). Statt in schwindelerregender Höhe in der Kanzel eines Containerkrans zu sitzen, arbeitet er heute im Warmen – vor mehreren Bildschirmen in einem modernen Fernsteuerstand. Seit 2007 ist Konschak im Hafen tätig und hat sich laufend weiterqualifiziert. Dank mehrerer „Patente“ genannter Befähigungsnachweise darf er verschiedene schwere Geräte führen. Sein nächstes Ziel: die Fernsteuerung von Containerbrücken. Noch trainiert Konschak an einem hochmodernen Simulator im digitalen Trainingszentrum des „maritimen competenzcentrums ma-co“. Doch die Zukunft ist bereits eingetroffen: Neue, ferngesteuerte Containerbrücken werden auf dem Terminalgelände zusammengesetzt, fast wie ein überdimensionierter Baukasten. Der größte Unterschied zu ihren Vorgängern: Sie haben keine Kanzel mehr für den Brückenfahrer. Stattdessen werden speziell ausgebildete Hafenarbeiter sie aus dem Fernsteuerstand im Bürogebäude steuern.

Die Zukunft ist bereits eingetroffen

Neu ist diese Entwicklung allerdings nicht für den CTA. Als einer der Terminals mit dem höchsten Automatisierungsgrad in Europa sind hier bereits mehr als 100 Fernsteuerer im Einsatz. Dennis Winzer ist einer von ihnen. Er beschreibt seinen Job so: „Wir Fernsteuerer müssen alles im Blick behalten und in schwierigen →

Ferngesteuerte Containerbrücke

Solche ferngesteuerten Containerbrücken werden auf dem HHLA Container Terminal Altenwerder in Hamburg installiert. Der größte Unterschied zu ihren Vorgängern: Sie haben keine Kanzel mehr für den Brückenfahrer. Speziell ausgebildete Hafenarbeiter steuern sie aus dem Bürogebäude.

Länge der Ausleger: **146 Meter**
Gesamtgewicht: **1.650 Tonnen**
Gesamthöhe: **83 Meter**
Hublast: **80 Tonnen (netto)**

SENSOREN
Eine Vielzahl an Sensoren scannt permanent die Umgebung und ermöglicht damit den hohen Automatisierungsgrad. Außerdem erhöhen sie die Sicherheit, indem sie zum Beispiel Kollisionen mit dem Schiff vermeiden.

HAUPTKATZE AM SCHIFF
Mit einem Spreader zur Aufnahme der Container fährt der bewegliche Kranteil teilautomatisiert zwischen Schiff und Plattform hin und her.

PORTALKATZE UND AGV
Eine zweite Laufkatze stellt die Boxen ohne menschlichen Eingriff auf automatisierte Containertransporter (AGV) oder nimmt sie dort auf.

OPERATOR IM BÜRO
Speziell ausgebildete Fachkräfte steuern den Umschlag über Fernsteuerkonsolen, unterstützt von Software.

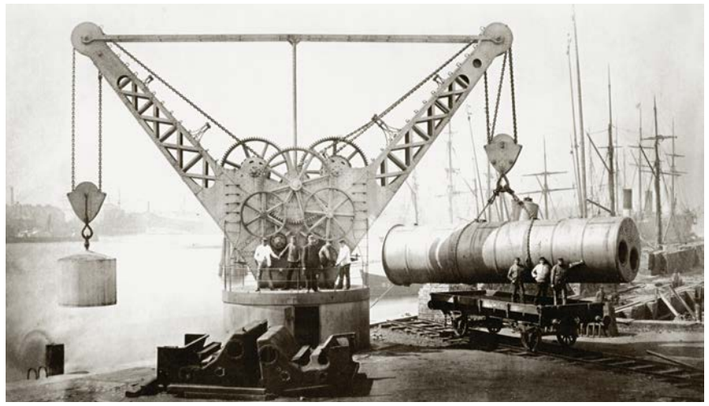
CHECK AUF DER LASCHPLATTFORM
Die Container werden hier abgestellt und von zahlreichen Kameras erfasst. Die Bilder werden automatisiert ausgewertet. Zwei Lascher und ein Einweiser an Deck unterstützen den Prozess.

→ Situationen schnell eingreifen. Durch unsere Qualifizierung mit mehreren Patenten werden wir für wechselnde Tätigkeiten eingesetzt. Das macht die Arbeit abwechslungsreich und spannend.“ Seine Kollege Konschak fügt hinzu: „Wenn du dich auf der Brücke vier Stunden vorneüberbeugst, um unten die Container zu sehen, dann macht sich das gesundheitlich bemerkbar. Das ist im Büro anders.“ Jobs als Fernsteuerer haben also einige Vorteile. Die Spezialisten arbeiten in ergonomisch ausgestatteten Büros, was die Arbeit auf dem Containerterminal auch inklusiver macht, zum Beispiel für Menschen, deren Mobilität aus verschiedenen Gründen eingeschränkt ist.

Eine sicherere und komfortablere Arbeitsumgebung ist auch für viele Lkw-Fahrende ein Grund, sich bei FERNRIDE als Remote Operator zu bewerben. FERNRIDE, an dem HHLA Next als Investor beteiligt ist, entwickelt Automatisierungslösungen für den horizontalen Transport auf Containerterminals. Das Unternehmen setzt auf eine Kombination aus autonomer Technologie und menschlicher Kontrolle. Man könnte das als eine „Human-Assisted Autonomy“ beschreiben.

Schulung zum Remote Operator

„Die Arbeitsbedingungen für Trucker sind oft schwierig. Unsere Technologie bietet ihnen eine attraktivere Alternative“, erklärt Günter Schmidmeir, Chief Revenue Officer (CRO) des Unternehmens. „Als Remote Operator überwachen sie mehrere autonome Fahrzeuge und greifen gezielt ein. Zum Beispiel wenn ein Fahrzeug ein Hindernis erkennt und nicht eigenständig weiterkommt. In solchen Fällen löst der Operator das Problem entweder durch Freigeben dieser Wegstrecke oder durch ferngesteuertes Umfahren.“ Die Fahrzeuge operieren im Normalfall autonom und der Remote Operator übernimmt nur bei Bedarf. Seit 2023 wird die Technologie bei HHLA TK Estonia im Hafen von Muuga für die Steuerung von Zugmaschinen eingesetzt. FERNRIDE plant, solche Lösungen in den kommenden Jahren zunächst im Kurzstreckenbereich und langfristig auch im europäischen Fernverkehr einzusetzen.



40 TONNEN ZU BEWEGEN war 1875 noch mit Muskelkraft möglich, dank Zahnrädern und Kontergewicht. Trotz Kraftumlenkung musste viel gekurbelt werden.

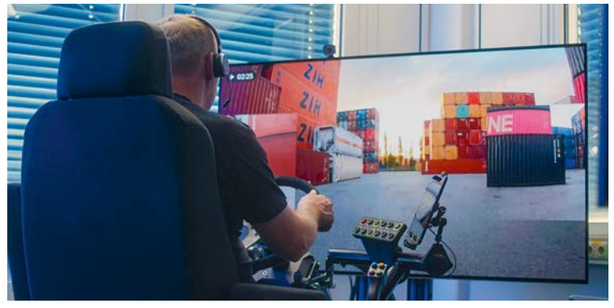
Qualifizierte Arbeitskräfte fehlen

Vor allem in Deutschland werden solche Ideen und neuen Technologien dringend benötigt. Hierzulande fehlen schätzungsweise zwischen 70.000 und 100.000 Berufskraftfahrerinnen →

TECHNOLOGIESPRUNG
Seit 1925 wurden neuartige Elektrokarren im Hafen eingesetzt. Sie konnten 10.000 Sack Zucker ebenso schnell umsetzen wie zehn Sackkarrenschieber.

FERNGESTEUERT IN MUUGA
HHLA TK Estonia setzt im estnischen Muuga auf die Steuerung von Zugmaschinen durch FERNRIDE-Technik.

Weniger Arbeiter stehen bereit, um teilweise wachsende Mengen zu bewegen



STEUERSTAND
So sieht der Arbeitsplatz eines FERNRIDE-Fahrers aus, der überwacht und gezielt eingreift.

→ oder -fahrer, und jedes Jahr gehen weitere in Rente. Das bedeutet, dass Arbeitgeber hart um qualifizierte Fahrer kämpfen müssen. Ein modernes Berufsumfeld und geregelte Arbeitszeiten sind da ein guter Anreiz, insbesondere für junge Leute.

Kürzlich sprach Günter Schmidmeir in Japan mit dem Vorsitzenden einer Transportgewerkschaft über den akuten Arbeitskräftemangel: „Dort ist die alternde Gesellschaft eine fast schon bedrohliche Realität. Auch die Gewerkschaften diskutieren dort konstruktiv über weitgehende Automatisierung, denn immer weniger Arbeiter müssen teilweise sogar wachsende Mengen bewegen."

Chancen und Sorgen

Die Herausforderungen könnten noch größer werden, falls Prognosen des Global Maritime Forums zutreffen. Eine Studie schätzt, dass bis zum Jahr 2050 bis zu vier Millionen ganz neue Arbeitsplätze allein in der maritimen Branche entstehen könnten, um die Transportprozesse und -technologien klimaneutral und nachhaltiger zu gestalten. Zusätzlich bringen Innovationen in der Robotik oder die Drohnentechnologie neuartige Berufsbilder in der Logistik hervor. Doch woher sollen all diese Fachkräfte kommen? Die aktuellen Veränderungen, die durch fortschreitende Automatisierung, künstliche Intelligenz oder Klimawandel entstehen, lösen sehr unterschiedliche Reaktionen aus. Während viele Unternehmen und Arbeitnehmer die Entwicklung als Chance sehen, gibt es auch Sorgen. Schließlich bedeutet Fortschritt auch, neue Fähigkeiten zu erlernen und sich anzupassen. Doch der technologische Wandel ist eine unvermeidliche Konstante der Geschichte. Die eleganten, aber vom Wind abhängigen Großsegler wurden von Dampfschiffen verdrängt, die wiederum den Stückgutfrachtern mit Dieselmotor weichen mussten. Um sie zu entladen, waren Anfang des 20. Jahrhunderts bis zu 12.000 Schauerleute im Hamburger Hafen tätig. Für die Abfertigung eines einzigen Schiffes wurden 200 bis 500 Menschen auf Tagesbasis verpflichtet, die zwischen Kaikante und Lagerschuppen hin und her eilten. Bei der harten und gefährlichen Arbeit half ihnen nur eine einfache Kaikarre, die sie mit reiner Muskelkraft bewegten.

Heute beherrschen riesige Containerschiffe den weltweiten Warenverkehr und Containerbrücken dominieren die Skylines der Hafenstädte. Die Arbeiter und Angestellten passten sich dem an, erwarben Patente für Reachstacker und Van-Carrier, erlernten Berufe wie den des Seegüterkontrolleurs – von denen manche inzwischen schon wieder verschwunden sind. Wer früher mit Stift, Lineal und größter Sorgfalt Ladelisten geschrieben hatte, gab bald Containerdaten in die ersten Computer ein.

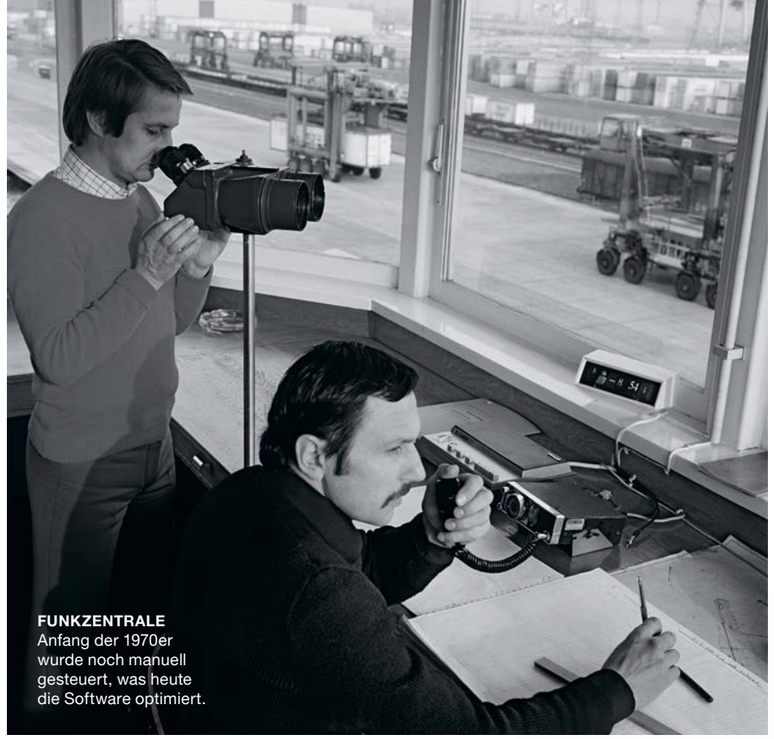
Lebenslanges Lernen wird zur Norm

Auch auf den zunehmend automatisierten Hafenterminals verändern sich die Anforderungen an die Belegschaft. Lebenslanges Lernen werde zur Norm, betont Torben Seebold, Personalvorstand der HHLA: „Die beruflichen Anforderungen ändern sich stetig, weshalb Weiterqualifikationen wichtiger werden – vielleicht auch mehrmals über die gesamte berufliche Laufbahn hinweg. Wir haben progressive Vereinbarungen auf den Weg gebracht, mit denen wir den technologischen Fortschritt zur Steigerung unserer Wettbewerbsfähigkeit nutzen und gleichzeitig die passgenaue Qualifikation der Beschäftigten ermöglichen. Zusätzlich spielen →

„Für uns sind Investitionen in die Menschen mindestens genauso wichtig wie Investitionen in Zukunftstechnik.“

Torben Seebold, Personalvorstand der HHLA, bei der Eröffnung des neuen digitalen Trainingszentrums von ma-co:

„In mehreren Forschungs- und Praxisprojekten loten wir aus, wie sich unsere Mitarbeitenden zielgenau und mit modernsten Methoden weiterbilden können. Ihre qualifikatorische Weiterentwicklung stellt einen kritischen Erfolgsfaktor für den Erhalt und den Ausbau unserer Wettbewerbsfähigkeit dar. Die deutsche Hafenwirtschaft hat das erkannt und setzt für die Aus- und Weiterbildung ihrer Beschäftigten ganz neue Maßstäbe.“



FUNKZENTRALE
Anfang der 1970er wurde noch manuell gesteuert, was heute die Software optimiert.

→ moderne Arbeitszeitsysteme und eine flexible Personaleinsatzplanung eine wichtige Rolle. Nur in Zusammenarbeit mit den Beschäftigten können wir diese gewaltige Transformation erfolgreich gestalten.“

Eine gewaltige Transformation

Wie können solche Leitbilder praktisch umgesetzt werden? Welche Auswirkungen haben Digitalisierung und Automatisierung auf konkrete Tätigkeiten, welche spezifischen, neuen Kompetenzen werden benötigt? Solche Fragen untersucht und beantwortet das Projekt PortSkill 4.0, zu dem die HHLA einen wichtigen Beitrag leistet. Auf ihrem Terminal CTA kommen modernste Technik, vernetztes Lernen und die Analyse künftiger Jobanforderungen zusammen. Hand in Hand mit dem „maritimen competenzcentrum ma-co“ und weiteren Verbundpartnern wurde hier eine zukunftsorientierte Plattform zur Qualifizierung von Fachkräften geschaffen. Trainings- und Lerninhalte werden im Rahmen von PortSkill 4.0 getestet und nach Projektende auch öffentlich verfügbar gemacht.

Herzstück des Trainingszentrums ist eine große Videowand mit sechs Bildschirmen, die zusammen mit Kontrollpulten als Leitstand dient. Ergänzend stehen Fernsteuerstände etwa für Containerbrücken, Lager- und Bahnkräne sowie ein Raum mit Virtual-Reality-Anwendungen für immersive Schulungen zur Verfügung. Der CTA ist mit den ma-co-Standorten in Hamburg und Bremen verbunden, sodass über-

Der Mensch bleibt im Hafen unverzichtbar

greifend in einer gemeinsamen virtuellen Umgebung trainiert werden kann. Die Forschungsinitiative IHATEC II des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) fördert das Projekt, das ab Ende 2025 für die deutsche Hafenwirtschaft zugänglich sein soll. Parallel dazu läuft das Förderprogramm DigiRemote2030, mit dem die HHLA bereits die Weiterbildung der ersten 50 Containerbrückenfahrer gestartet hat. Sie sollen im Laufe des Jahres 2025 auf ihre neue Tätigkeit als Fernsteuerer vorbereitet werden. Nach intensiven Jobanalysen und Interviews mit den Beschäftigten starten ihre individuellen Trainingseinheiten. Immanuel Konschak vom CTA gehört zu den Ersten.

Sein Beispiel zeigt: Der Mensch bleibt im Hafen unverzichtbar. Das zeigt auch die Zahl der Arbeitsplätze, die nach Angaben der Arbeitsagentur seit mehr als zehn Jahren stabil bei mehr als 13.600 liegt. Eines wird im Rückblick auf die Geschichte klar: Wäre der Hamburger Hafen bei den Modernisierungen seit Mitte des 19. Jahrhunderts nicht vorangegangen, hätte er seine Rolle als wettbewerbsfähiger „Welthafen“ längst verloren.

VIRTUELLE REALITÄT
Mit virtueller Unterstützung (hier bei HHLA Sky) können Menschen besser entscheiden.

Nichts ist beständiger als der ständige Wandel

Seit ihrer Gründung 1885 hat sich die HHLA immer wieder neu erfunden. Wie wurde aus einem Immobilienerbauer und Terminalbetreiber ein europäischer Netzwerklogistiker?

Public-private-Partnership

Die seit ihrer Gründung selbstständige Stadt Hamburg ist zu einem Teil des Deutschen Reichs geworden. Im Gegenzug haben die cleveren Kaufleute nun einen Freihafen, in dem sie Vorteile des vergünstigten Außenhandels sowie Privilegien im Handel mit dem Deutschen Reich genießen. Privatwirtschaftliches unternehmerisches Denken und Handeln sollen den Hamburger Hafen in ein neues Zeitalter führen. Doch der Ausbau des Hafens und die neuen Lagerhäuser erfordern enorme finanzielle Mittel. Hamburg entscheidet sich bei den benötigten Investitionen für einen damals fortschrittlichen Sonderweg. Am **7. März 1885** gründet der Hamburger Senat in Kooperation mit privaten Kaufleuten und der Norddeutschen Bank die **Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft (HFLG)**. Ihr Ziel: Planung, Bau und Betrieb eines modernen Komplexes an Lagerhäusern, der heute weltberühmten Hamburger Speicherstadt. Das Geschäftsmodell wird sich als innovativ und visionär herausstellen. Die Mischkalkulation aus staatlichem Einfluss und privatem Kapital nennt man heute Public-private-Partnership.

Das modernste Logistikzentrum im drittgrößten Hafen der Welt

Seit Kaiser Wilhelm II. persönlich den **Zollanschluss Hamburgs an den Deutschen Zollverein am 29. Oktober 1888** mit der Schlusssteinlegung an der Brooktorbrücke vollzog, wächst die Umschlagsmenge im Hamburger Hafen. 1910 ist er nach New York und Liverpool der drittgrößte Hafen der Welt. Ermöglicht wird das auch durch das seinerzeit modernste Logistikzentrum der Welt. Die Speicherstadt wird unter Regie der HFLG in Etappen fertiggestellt, bis 1927 entstehen 24 Speicherblöcke mit rund 300.000 Quadratmetern Lagerfläche.

HFLG übernimmt die Kaiverwaltung und die HHLA entsteht

Die Stadt Hamburg hat mit den Dividenden der HFLG bis 1928 schrittweise alle in privater Hand liegenden Anteile zurückgekauft. Das Unternehmen bewahrt sich – trotz des staatlichen Einflusses – seine wirtschaftliche Unabhängigkeit. Doch ab 1935 muss die HFLG die defizitäre staatliche Kaiverwaltung übernehmen. Mit ihr kommen die Kaianlagen und der Hafenumschlag, aber auch finanzielle Lasten, beamtenrechtliche Strukturen und hoheitliche Aufgaben. **1939 wird die HFLG in Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA) umbenannt.** Sie darf die von der Stadt überlassenen Anlagen weiterhin betreiben und privaten Kaibetrieben unterverpachten. Sie verfügt somit über alle staatlichen Kaianlagen des Hafens. Ein hafeninterner Wettbewerb ist nicht mehr vorgesehen.

Nationalsozialismus und Krieg

Zahlreiche Mitarbeiter werden ab 1933 aus politischen Gründen entlassen. Betroffen sind insbesondere öffentlich Bedienstete der Kaiverwaltung sowie Gewerkschafter, Sozialdemokraten und Kommunisten bei der HFLG. Im HHLA-Vorstand werden – wie in anderen öffentlichen Unternehmen auch – nach 1933 NSDAP-Mitglieder installiert, im Aufsichtsrat sitzen ab 1940 Spitzenfunktionäre der Hamburger NSDAP. **Mit Beginn des Krieges gibt es keinen Überseeverkehr mehr, und immer mehr Arbeitskräfte werden an die Front geschickt.** Deshalb werden im gesamten Hafen, auch bei der HHLA, während der Naziherrschaft Zwangsarbeiter und KZ-Häftlinge eingesetzt, von der Gesamthafenbetriebsgesellschaft (GHB) zentral organisiert.

Wiederaufbau und Modernisierung

Zum Kriegsende ist das Ausmaß der Zerstörung im Hamburger Hafen enorm: 3.000 Schiffwracks liegen auf dem Grund der Hafenbecken, acht von zehn Kaikränen müssen verschrottet werden. **90 Prozent der Kaischuppenfläche und die dritte Kaimauer sind zerstört, zwei Drittel aller Schuppen und Lagerhäuser nicht mehr zu gebrauchen.** 70 Prozent des Gleisnetzes sind nicht mehr befahrbar, es gibt nur noch einen Liegeplatz im Hamburger Hafen und kaum Schiffsverkehr. Der Wiederaufbau Hamburgs und seines Hafens geschieht mit finanzieller Hilfe der Alliierten und unter britischer Kontrolle. Die britische Administration erklärt die Freihafenzone zum Sperrgebiet. Schuppen und Kaistrecken – wo begehrte Güter wie Kaffee oder Zucker lagern – werden besonders bewacht. HHLA-Mitarbeiter dürfen den Hafen nur mit besonderen Passierscheinen betreten. Beim Neubau wird auf modernste Technik gesetzt, zum Beispiel auf die in den USA neu entwickelten Gabelstapler. Dank ihnen verschwindet ab 1952 bei der HHLA schrittweise die schwere Handarbeit mit der Sackkarre. Die Standardisierung im Güterverkehr schreitet voran.

Container-Revolution und HHLA-Neuordnung

Fast lautlos beginnt Ende der 1960er-Jahre eine weitreichende Revolution des Hafenumschlags. Die HHLA erkennt schnell das Potenzial eines neuen Standards: des Containers. Um auf solche Entwicklung künftig flexibler reagieren und schneller investieren zu können, wird die HHLA wieder ein privatwirtschaftliches Unternehmen. **Am 1. Juli 1970 tritt die neue Hafenordnung in Kraft, gemäß der alle Hafenbetriebe gleichberechtigt sind.** Kaibetriebe, die bis dahin Flächen von der HHLA mieten mussten, pachten diese wieder – wie schon vor 1935 – vom hamburgischen Stadtstaat. Alle Umschlagsbetriebe, die HHLA eingeschlossen, haben nun identische Lager- und Umschlagsrechte, arbeiten im Wettbewerb unter den gleichen Bedingungen. Das verschafft der HHLA neue Spielräume. Sie ist frei, sich in allen Zweigen der Logistik unternehmerisch zu betätigen. Dazu wird ihr Grundkapital von bislang nur 1 Million Mark auf 99 Millionen fast verhundertfacht.

Die HHLA stellt sich breiter auf

Aus der ehemaligen Behörde entwickelt sich ein Logistik-Konzern, der in neue Geschäftsfelder investiert. Schon 1972 wird der CTD Container-Transport-Dienst als erste Tochtergesellschaft gegründet. 1976 folgt HPC Hamburg Port Consulting, die mit einem Beratungsprojekt in Odessa das internationale Engagement der HHLA eröffnet. **Beteiligungen und ganze Betriebe werden erworben** oder, wie beim Schüttgut-Terminal Hansaport, in Zusammenarbeit mit Partnern aufgebaut.

Historischer Ausbau der Kapazitäten

Der Welthandel boomt, und es sind Containerschiffe, die das Wachstum ermöglichen. Bei geringen Transportkosten bringen sie Waren von einem Kontinent zum anderen. Der Hamburger Hafen ist eine der wichtigsten globalen Drehscheiben, sowohl für den Export wie für den Import nach Europa. Die muss ihre Kapazitäten für den Containerumschlag dringend erweitern, deshalb wird sehr schnell eine neue Anlage geplant und gebaut. Am 25. Oktober 2002 nimmt der HHLA Container Terminal Altenwerder seine Arbeit auf und gilt schnell als weltweit modernster seiner Art. Doch die **Mengen, die von den immer größer werdenden Containerschiffen transportiert werden, wachsen weiter.** Deshalb startet die HHLA im November 2004 das bis dahin größte Investitionsprogramm ihrer Unternehmensgeschichte. Im Fokus: der Kapazitätsausbau der Containerterminals in Hamburg und des HHLA-Transportnetzwerks.

Erfolgreicher Börsengang

Mehr als 120 Jahre nach ihrer Gründung als Aktiengesellschaft mit privaten Anteilseigentümern kehrt die HHLA zurück zu diesen Wurzeln. **Die Stadt Hamburg bringt am 2. November 2007 rund 30 Prozent des Unternehmens an die Börse.** Das Interesse der Investoren ist groß und die Aktie bei einem Ausgabekurs von 53 Euro mehr als zehnfach überzeichnet. Mit dem Börsengang stärkt die HHLA ihre Eigenkapitalbasis und schafft eine finanzielle Grundlage dafür, den erfolgreichen Expansions- und Innovationskurs fortzusetzen. Erfreulicher Effekt für die Hansestadt Hamburg: Durch den Teilverkauf erhält sie 1,2 Milliarden Euro für den weiteren Ausbau des Hafens.

Die Kraft der Netzwerke

Bereits kurz nach dem Fall des Eisernen Vorhangs beginnt die HHLA mit dem Aufbau eines eigenen Hinterlandnetzwerks. Erste Containerzüge verkehren nach Polen, und es werden Anteile an der damals tschechoslowakischen METRANS erworben. In den späten 2010er-Jahren nimmt die Europäisierung der HHLA-Aktivitäten deutlich Fahrt auf: Seit 2018 ist METRANS eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der HHLA – und zählt heute zu den erfolgreichsten Intermodalunternehmen Europas. Ende 2018 übernimmt die HHLA mit Transiidikeskuse (heute HHLA TK Estonia) den größten Terminalbetreiber Estlands, 2021 folgt der Mehrzweckterminal PLT im italienischen Triest. Das internationale Netzwerk wächst nicht nur im Hafenumschlag und über die mittlerweile 20 Hinterlandterminals von METRANS, sondern 2024 auch durch die Integration des österreichischen Containeroperateurs Roland. **Unter dem Leitmotiv „The Power of Networks“ verfolgt die HHLA konsequent ihre erfolgreiche Strategie und baut ihre Position als führender europäischer Netzwerk-Logistiker kontinuierlich aus.**

Bitte folgen!

Als ein führender europäischer Logistikkonzern treiben wir die nachhaltige Logistik der Zukunft voran.
Wenn Sie uns dabei folgen und informiert bleiben wollen, dann tun Sie das gerne auf den sozialen Medien und scannen den QR-Code für den passenden Kanal ein.
Oder Sie abonnieren Ihre HHLA-Updates als Newsletter.

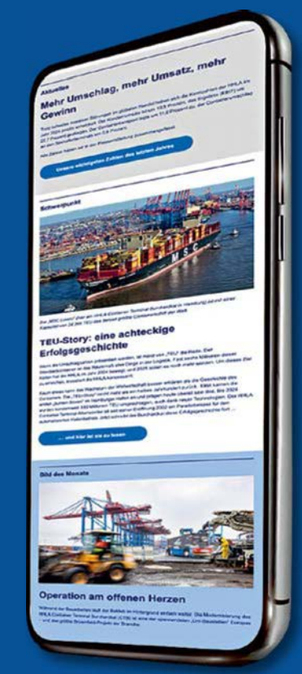
NEWSLETTER

LINKEDIN

INSTAGRAM

YOUTUBE

XING



Impressum

Herausgeber
Vorstand der Hamburger Hafen und Logistik AG

Verantwortlich
Carolin Flemming, Director HHLA Corporate Communications

Chefredakteur
Christian Lorenz

Artdirektion, Gestaltung
Redaktion 4 GmbH, Hamburg

Fotos
adobe stock (S. 40, 45-48, 50/51, 65, 69), Thorsten Ahlf (S. 73), AKG Images (S. 45), alamy (S. 45), Danny Bright (S. 27), Bundesarchiv (S. 71), Martin Elsen (S. 15, 84), Hälssen & Lyon (S. 57), Dietmar Hasenpusch (S. 18/19, 47, 48), picture-alliance/dpa (S. 46), HHLA (S. 2, 3, 6/7, 10/11, 19, 22, 23, 28, 39, 42, 45, 47, 49, 53, 54, 55, 60, 63, 66-67, 68, 77, 79), hamburger-fotoarchiv.de (S. 44, 54), HHLA Sky (S. 48, 49, 67, 78), HPA (S. 38), HPC (S. 67), Archiv Egbert Kassak, Hamburg (S. 45, 54), Felix Kaethner (S. 78), Georg Koppmann (S. 50, 55), Giuliano Koren (S. 62, 63), Theresa Kummerow (S. 63), Nele Martensen (S. 3, 12, 14, 16, 17, 28, 50, 52, 53, 58, 64, 65, 66), Raul Mee (S. 61), Mediaserver Hamburg; Hamburg Marketing GmbH/JvM (S. 27), METRANS (S. 32-33), Tibor Patacki/HHLA (S. 30, 47, 70-71), pic4/ai generated (S. 1, 80-82), Martin Radenz (S. 27), Andres Raudjalg (S. 59, 61), Thies Rätzke (S. 8/9, 16, 20-21, 24/25, 30/31, 32-33, 33, 35, 43, 47, 48, 52, 56-57, 59, 60, 67, 68, 71, 72), Jörg Schwalfenberg (S. 71), Manuel Strauch (S. 35), Johann Heinrich Strumper (S.45), Damiano Tommasi (S. 63), ullstein bild – Rîhrbein (S. 42), vesselfinder.com (S. 64-65), Gustav Werbeck (S. 2, 4/5, 23, 36/37, 41, 44, 45, 46, 51, 56, 58, 69, 70, 76, 78-79), wikipedia (S. 54), wikipedia/Nasa (S. 68), wildplastic.com (S. 50-51), Friedrich Zitte (S. 39, 43, 47), Harald Zoch (S. 46)

Infografik/Illustration
Florian Müller (S. 28-29, 74-75), Matthias Seifarth (S. 17)
Redaktion 4 GmbH, Hamburg (S. 21, 22, 26, 34)

Druck
Lehmann Offset Druck und Verlag GmbH

Kontakt
HHLA-Unternehmenskommunikation
Bei St. Annen 1, 20457 Hamburg
Telefon: 040 3088-3520
unternehmenskommunikation@hhla.de
www.hhla.de

© 2025 HHLA
Nachdruck und sonstige Verbreitung, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung

Auflage
Mai 2025

Druckprodukt mit finanziellem Klimabeitrag
ClimatePartner.com/12682-2505-1006

Credits Martin Elsen
The Power of Networks
Connecting Europe
– with seamless logistics solutions.
CONTAINER TERMINAL ALTENWERDER
HHLA
Hamburger Hafen
und Logistik AG
www.hhla.de