



"Wie eine Katze ohne Schwanz"



Die Containerpackbetriebe lagern die ihnen anvertrauten Waren auch. (Foto: Fachverband Container Packbetriebe)

18. Februar 2013 | von [Sebastian Reimann](#)

Sie sind nicht das bekannteste Glied in der Logistikkette, aber ohne sie geht es nicht: die Containerpackbetriebe. Schon seit 2001 gibt es einen Fachverband, der in den vergangenen Jahren aber vor allem nach innen gewirkt hat. Doch nun wollen sie ihre Positionen stärker in der Öffentlichkeit vertreten, wie der Vorstand im Gespräch mit der DVZ erläutert. Warum? Der schleppende Infrastrukturausbau behindert ihr Geschäft. Das darf so nicht weitergehen.

Die im Fachverband Container Packbetriebe zusammengeschlossenen 23 Betriebe können auf viel Erfahrung beim Be- und Entladen der Boxen und dem sachgerechten Lagern und Verpacken der ihnen anvertrauten Güter verweisen. Und sie bewegen einiges: im Schnitt 180.000 Container mit 1,5 Mio. Sendungen pro Jahr. "Wir haben eine breite Angebotspalette und können daher Verluste in einzelnen Bereichen auch einmal ausgleichen", sagt Thomas Wolnewitsch. Er ist Prokurist bei TCO Transcargo und Vorstandsmitglied beim Fachverband. "Wir sind daher auch für 2013 trotz aller Volatilität im Geschäft vorsichtig optimistisch", ergänzt sein Vorstandskollege Eric Danker von HLS Hafen Lager Service. Mit der Fluktuation im Aufkommen könnten sie "recht gut" umgehen.

Nicht so gut umgehen können die meist mittelständischen Betriebe allerdings mit dem schleppenden Infrastrukturausbau. "Mit dem vorläufigen Stopp bei der Elbvertiefung fehlt uns ein wichtiger positiver Effekt", sagt Wolnewitsch und fasst dann zusammen: "Ohne die Fahrrinnenanpassung ist Hamburg wie eine Katze ohne Schwanz." Sein Vorstandskollege Bernd Themann von Lagerhaus Harburg Spedition befürchtet Schlimmes, sollte die Fahrrinnenanpassung nicht "schnellstmöglich" kommen: "Dann wandern die Reeder irgendwann ab. Die anderen Häfen schlafen schließlich auch nicht."

Doch es ist nicht nur dieses Hamburger Großprojekt, das den Packbetrieben Kopfschmerzen bereitet. So steht in diesem Jahr die internationale Gartenschau in Wilhelmsburg an. Dazu sollte die Wilhelmsburger Reichsstraße für LKW ab 7,5 t komplett gesperrt werden. Dies ist nun zwar vom Tisch, allerdings bleibt die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 50 km/h. "Einschränkungen bei der Erreichbarkeit unserer Anlagen werden sich wohl trotzdem nicht vermeiden lassen", sagt Themann.

"Sture Bürokraten"

Zu Einschränkungen kommt es auch, wenn Schwergüter den Hamburger Hafen erreichen sollen. "Das größte Problem sind hier die Genehmigungen bei den Transporten", betont Thomas Wolnewitsch. Dabei ist dies nicht etwa auf sture Bürokraten zurückzuführen, wie oft vermutet wird, sondern ebenfalls auf mangelhafte Infrastruktur. "Genehmigt werden kann nur, wenn beispielsweise die Brücken auch repariert sind", Bernd Themann. Hintergrund: Im Hamburger Hafen müssen aktuell mehrere zentrale Brücken saniert werden, so beispielsweise die Kattwykbrücke oder auch die Rethe-Hubbrücke.

Durch diese Widrigkeiten lassen sich die Containerpacker nicht entmutigen. Dies gilt auch für die Aufhebung des Freihafenstatus in Hamburg. "Die Berechtigung für uns als Containerpackbetriebe ist geblieben", unterstreicht Eric Danker, "schließlich ist unser Know-how weiterhin gefragt." Und vielleicht hat es sogar etwas Gutes. "Die Freihafenaufhebung war für uns die Initialzündung, stärker in der Öffentlichkeit für unsere Belange zu werben", sagt Thomas Wolnewitsch. (sr)

Schlagworte: [Logistikdienstleister](#)