

DAS OFFIZIELLE MAGAZIN DES HAMBURGER HAFENS | SEPTEMBER 2017

# LEBENS MITTEL

**PORT OF HAMBURG**  
MAGAZINE



# Liebe Leserinnen und Leser,



wer schon einmal im Hamburger Hafen in einem der zahlreichen Lagerschuppen war, der bekommt buchstäblich ein Gefühl dafür, welche Bedeutung dieser Umschlagplatz für das tägliche Leben von jedem einzelnen von uns hat. Der Duft von Kaffee, Tee und exotischen Gewürzen liegt in der Luft. Schier endlos reihen sich Kartons mit Früchten und Gemüse aus aller Herren Länder aneinander. Überall werden Proben genommen, die Qualität geprüft, sortiert und gepackt. Hier wird einem erst richtig bewusst, wie trist unser Speiseplan eigentlich aussehen wür-

de, wenn wir allein auf heimische Lebensmittel zurückgreifen müssten. Aber nicht nur als Einfallstor für Lebensmittelimporte in den deutschen Markt ist der Hamburger Hafen von enormer Wichtigkeit. Deutschlands größter Seehafen dient der hiesigen Nahrungsmittel- und Agrarwirtschaft als zentraler Hub für ihre prosperierenden Exporte. Nicht zu vergessen die Transshipmentladung, die über den Hamburger Hafen ganz Nord- und Osteuropa versorgt.

Allein im vergangenen Jahr wurden über den Hafen Hamburg knapp 25,5 Millionen Tonnen Nahrungsmittel und Agrarprodukte umgeschlagen. Das sind ca. 18,5 Prozent des Gesamtumschlags. Entsprechend hoch ist die Dichte von spezialisierten Unternehmen in diesem Segment. Betrachtet man die gesamte Wertschöpfungskette vom Rohstoffproduzenten in der Agrarwirtschaft über die Betriebe des Ernährungshandwerks und der Weiterverarbeitung sowie die hohe Konzentration des Groß- und Außenhandels rund um den Hamburger Hafen bis hin zum Lebensmitteleinzelhandel, ergibt sich nach Schätzungen eine Beschäftigungszahl von ca. 50.000 bis 60.000 Arbeitnehmern in der Agrar- und Ernährungswirtschaft in der Metropolregion Hamburg.

Die aktuelle Ausgabe des Port of Hamburg Magazines gibt einen kleinen Einblick in diese spannende Branche und die Bedeutung des Hamburger Hafens als wichtiger Food-Hub. Wie vielfältig die Welt rund um Kaffee, Banane, Fisch und Steak ist, wurde bei der redaktionellen Planung deutlich. Bei kaum einem anderen Magazin fiel uns die Themenauswahl so schwer.

Ich hoffe, wir haben für Sie die richtige Mischung gefunden, und wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen.

A handwritten signature in blue ink that reads "Ingo Egloff".

Ihr Ingo Egloff

Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.



**ALLEIN IM VERGANGENEN JAHR WURDEN ÜBER DEN HAFEN HAMBURG KNAPP 25,5 MILLIONEN TONNEN NAHRUNGSMITTEL UND AGRARPRODUKTE UMGESCHLAGEN. DAS SIND CA. 18,5 PROZENT DES GESAMTUMSCHLAGS.**



# Inhaltsverzeichnis

## 02 EDITORIAL

### LEBENSMITTELMARKT

#### 06 DIE DEUTSCHE ERNÄHRUNGSINDUSTRIE: EINE BRANCHE MIT GROSSER BEDEUTUNG

Lebensmittel „Made in Germany“ sind gefragt wie nie, vor allem der Außenhandel boomt

#### 10 DER LEBENSMITTELMARKT DEUTSCHLAND UND HAMBURG

Überblick über die nationale und lokale Ernährungsindustrie

### COMMODITIES

#### 12 DAS GEHEIMNIS DER PERFEKTEN BANANE

Wie in Hamburg aus einem ungenießbaren Grünling ein süßes Früchtchen wird

#### 16 DEUTSCHLANDS GRÖSSTER COFFEE-SHOP

Der Kaffeehandel ist ein Milliardengeschäft, und Hamburg spielt dabei eine entscheidende Rolle

#### 20 DIE DREHSCHIEBE FÜR DEN GETREIDEHANDEL

Hamburg – wichtigste Drehscheibe in Nordeuropa für Agrarwaren wie Getreide, Ölsaaten und Futtermittel

### DIENSTLEISTUNGEN

#### 24 VOM KLASSISCHEN QUARTIERSMANN ZUM FULL-SERVICE-DIENSTLEISTER

Quartiersleute stehen an einer wichtigen Schnittstelle der Importkette von Lebensmittelrohstoffen

#### 28 LOGISTIK UNTER DEM GEFRIERPUNKT

Frigo Coldstore Logistics – der wohl kälteste Arbeitsplatz im Hamburger Hafen

#### 30 IM EINSATZ FÜR DEN VERBRAUCHER

Das Veterinär- und Einfuhramt im Hamburger Hafen nimmt Fisch und Fleisch genau unter die Lupe

#### 34 FRISCHE LEBENSMITTEL FÜR KREUZFAHRTSCHIFFE

Die Proviantierung der Cruise Liner von AIDA ist eine logistische Meisterleistung

### HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

#### 36 PETER PICKHUBENS PINNWAND

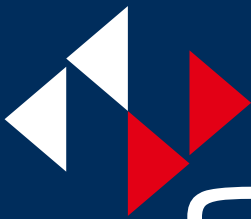
Tipps und Storys von Hamburgs frechster Hafenmöwe

#### 38 HAFEN HAMBURG MARKETING E.V.

Neue Publikationen auf [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)

#### 38 IMPRESSUM





# SCHRAMM

Ports & Logistics

***"EIN STARKER VERBUND VON NORDDEUTSCHEN HÄFEN UND LOGISTIKSTANDORTEN IN DER METROPOLREGION HAMBURG"***



**ELBEHAFEN**



**SCHRAMM Ports & Logistics GmbH**  
**Elbehafen, 25541 Brunsbüttel**

Telefon: 04852 884-0  
Fax: 04852 884-26  
info-bp@schrammgroup.de  
www.schrammgroup.de



**BRUNSBÜTTEL PORTS**  
more than moving



**GLÜCKSTADT PORT**  
more than moving



**RENSBURG PORT**

# Die deutsche Ernährungsindustrie: Eine Branche mit großer Bedeutung

---

Die deutsche Ernährungsindustrie ist mit über 580.000 Beschäftigten in insgesamt 5.940 Betrieben und einem Umsatz von über 171 Milliarden Euro in 2016 der drittgrößte Industriezweig in Deutschland. Das deutsche Lebensmittelangebot zeichnet sich vor allem durch seine hohe Qualität und Sicherheit, wettbewerbsfähige Preise und eine unvergleichliche Vielfalt aus: Über 170.000 Produkte hält die deutsche Ernährungsindustrie allein für ihre rund 81 Millionen Kunden in Deutschland täglich bereit.

## EXPORT – WACHSTUMSMOTOR DER ERNÄHRUNGSINDUSTRIE

Lebensmittel „Made in Germany“ sind aufgrund dieser Eigenschaften auch im Ausland gefragt wie nie zuvor. Im Jahr 2016 exportierte die deutsche Ernährungsindustrie Lebensmittel im Wert von 56,7 Milliarden Euro, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Zuwachs von 3,6 Prozent. Die exportstärksten Branchen der Ernährungsindustrie sind die Fleisch- und die Fleisch verarbeitende Industrie, die Milch- sowie die Süßwarenindustrie. Der Exportanteil der drei Branchen liegt insgesamt bei fast 50 Prozent. Daneben gewinnen alkoholische Getränke und Fertiggerichte im deutschen Exportgeschäft zunehmend an Bedeutung.

Die steigende Nachfrage nach Qualitätslebensmitteln im Ausland bietet den Lebensmittelherstellern wichtige Wachstumschancen. Das Geschäftsumfeld im Heimatmarkt Deutschland ist schwierig: Steigende Produktionskosten, ein hoher Wettbewerbsdruck, eine starke Konzentration im Lebensmitteleinzelhandel, ein stagnierendes Bevölkerungswachstum und eine hohe Preissensibilität stehen stetig wachsenden Anforderungen an Produkte und Hersteller gegenüber. Wachstum generieren die Un-



ternehmen der Ernährungsindustrie in diesem Spannungsfeld oft nur durch eine höhere Wertschöpfung oder preisbedingt. Nach den Absatzkanälen im Inland ist daher vor allem der Export zu einer wichtigen Absatzstrategie für die Unternehmen der deutschen Ernährungsindustrie geworden. Die zusätzliche Nachfrage ermöglicht nicht nur ein Mengenwachstum, oft existiert in konsum- und kauffreudigen Märkten auch eine erhöhte Zahlungsbereitschaft für deutsche Produkte. Gerade für die vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen ist der Export damit ein wichtiger Wachstumstreiber – jeden dritten Euro verdient die Ernährungsindustrie heute im Ausland. Der Export sichert nicht nur Stabilität und Beschäftigung am Standort Deutschland, sondern er gewährleistet den deutschen Verbrauchern auch Vielfalt und günstige Preise.

### **HERAUSFORDERUNGEN IM GLOBALEN WETTBEWERB**

Zwar wird der Hauptteil (78 Prozent) der deutschen Lebensmittelexporte aufgrund der Vorteile des Binnenmarktes, kurzer Transportwege und ähnlicher Konsumpräferenzen immer noch in der EU abgesetzt, jedoch sind auch hier die Märkte gesättigt und der Wettbewerb ist hart. Die Hersteller sind zunehmend darauf angewiesen, sich verstärkt kaufkräftige und konsumfreudige Absatzmärkte außerhalb der EU – so etwa in Asien und Amerika – zu erschließen. Hier steigt die Nachfrage nach hochwertigen neuen Importprodukten. Im Jahr 2016 wurden Lebensmittel im Wert von insgesamt 12,3 Milliarden Euro außerhalb der EU abgesetzt.

Der unzureichende Marktzugang, mehr Konkurrenz, immer höhere Handelshemmnisse und Bürokratie, wirtschaftliche und politische Krisen, mangelnde Rechtssicherheit und auch Unsicherheiten bei Wechselkursen und Handelspartnern hemmten aber auch hier weiteres Wachstum. Insbesondere kleinen und mittelständischen Unternehmen fehlen oft die Zeit und Mittel, um die zum Teil aufwendige Exportabwicklung außerhalb der EU umzusetzen.

Um sich weiterhin im weltweiten Wettbewerb behaupten und Marktanteile ausbauen zu können, ist die Branche neben verlässlichen und stabilen handelspolitischen Regeln auch auf eine gezielte, branchengerechte Exportförderung in Form fachlicher und finanzieller Unterstützung angewiesen. Die Ernährungsindustrie steht hier im aktiven Dialog mit der Politik und setzt sich engagiert für eine liberalisierte Handelspolitik ein.

### **MEGATRENDS AM GLOBALEN LEBENSMITTELMARKT**

Die Nachfrage nach Lebensmitteln verändert sich weltweit sowohl qualitativ als auch quantitativ. Die Weltbevölkerung und der wirtschaftliche Wohlstand wachsen stetig, was langfristig zu einer höheren Nachfrage nach Lebensmitteln führt. Nach dem wachstumsbedingten Nachfrage-Boom erleben viele Industrie- und Schwellenländer dann jedoch meist eine Trendwende, so wie jüngst in Europa oder Amerika zu beobachten. In gesättigten Märkten entwickelt sich der globale Trend schließlich weg vom bloßen Mengenwachstum hin zum Qualitätswettbewerb. Eine zunehmende Urbanisierung, höhere Beschäftigungsquoten und Einkommen sowie eine verbesserte Versorgungsinfrastruktur verändern die Lebensumstände und Konsumwünsche der Verbraucher. Diese Umstände steigern die Nachfrage nach individualisierten und innovativen Lebensmitteln. Gleichzeitig beeinflussen der Klimawandel und



Verteilungsfragen das Lebensmittelangebot. Insbesondere in einkommensstarken und gesättigten Märkten steigt daher auch das Konsumbewusstsein. Verbraucher achten zunehmend darauf, was sie essen, wieviel sie zu sich nehmen und woher die Lebensmittel stammen.

Darüber hinaus wird eine Zunahme der internationalen Arbeitsteilung in den kommenden Jahren zu beobachten sein. Denn nur so wird es möglich sein, eine starke lokale Lebensmittelproduktion effizient zu gestalten. Bereits in den letzten zehn Jahren hat sich das Volumen der weltweit gehandelten Lebensmittel verdreifacht – mit steigender Tendenz. Mehr Wettbewerb be-

deutet dabei nicht nur mehr Vielfalt und ein erhöhter Druck auf die Preise, sondern auch steigende Herausforderungen für Sicherheit, Qualität und Innovationen. Für Lebensmittelhersteller weltweit verspricht der Zugang zu neuen Märkten daher ein stetig neues Entwicklungs- und Wertschöpfungspotenzial. ■

➔ Gastbeitrag von der Bundesvereinigung der Deutschen Ernährungsindustrie (BVE). Die BVE repräsentiert über Fachverbands- und Unternehmensmitgliedschaften rund 90 Prozent der deutschen Ernährungsindustrie. [www.bve-online.de](http://www.bve-online.de)

## Food-Hub Hamburger Hafen

Die Lebensmittelindustrie ist einer der bedeutendsten Kunden des Hamburger Hafens. Allein 2016 wurden über Hamburg knapp 25,5 Millionen Tonnen Nahrungsmittel und Agrarprodukte umgeschlagen. Das sind ca. 18,5 Prozent des Gesamtumschlags. Ein Teil davon wird durch die lokale Lebensmittelindustrie in der Metropolregion Hamburg generiert, sie ist die zweitwichtigste Branche der Region. Hier haben mehr als 400 Unternehmen mit über 42.000 Beschäftigten in 2016 etwa 16 Milliarden Euro Umsatz erwirtschaftet. Von den 30 größten Lebensmittelkonzernen in Deutschland haben sechs ihre Zentrale und sechs weitere haben Produktionswerke in der Metropolregion Hamburg. Darunter sind so bekannte Namen wie Unilever, Kellogg's, Mars oder Nestlé. Außerdem ist Hamburg Sitz von Deutschlands größtem Einzelhandelsunternehmen, der Edeka-Gruppe. Zudem ist die Hansestadt seit jeher die Top-Adresse für den Groß- und Außenhandel. Der Handel von Getreide, Kaffee, Tee oder Gewürzen hat schon vor Jahrhunderten den Grundstock für

den Erfolg Hamburger Kaufleute und den Reichtum der Hansestadt gelegt.

Heute gibt es kaum ein Lebensmittel oder Agrarprodukt, das nicht über den Hamburger Hafen verschifft wird. Dabei spielt der Hafen nicht nur als Umschlagplatz, sondern auch als Produktionsstandort eine große Rolle. Mehr als 100 ha (von insgesamt 4.300 ha landseitiger Hafenfläche) werden für die Produktion beispielsweise von Speiseöl und -fetten oder Schokolade und Kuchenglasuren, die Veredelung von Kaffee und Tee, die Lagerung von Roh- und Fertigprodukten in Kühl- und Tiefkühlhäusern, die Behandlung von Früchten sowie die Produktion von Kraftfutter genutzt. So ist der Hamburger Hafen heute der wichtigste Food-Hub in Nordeuropa und wichtiges Kompetenzzentrum der Lebensmittelindustrie. Er leistet einen entscheidenden Beitrag zur Versorgung der 5,3 Millionen Konsumenten in der Metropolregion ebenso wie des europäischen Hinterlandes – von Skandinavien über Osteuropa bis in die Alpenregion.



*Nicht nur Umschlag, auch Produktion: Rund 185.000 Tonnen Getreide werden jedes Jahr in der Aurora Mühle im Hamburger Hafen vermahlen und zu hochwertigem Markenmehl für den Endverbraucher sowie die Brot- und Lebensmittelindustrie verarbeitet*

© GoodMills Deutschland



# UM- SCHLAG- BAR

HAMBURG

POZNAN

WARSZAWA

CESKA  
TREBOVA

PRAHA

DUNAJSKA  
STREDA

BUDAPEST

KREMS




KOSICE

○→ Die Containerterminals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) sind Knotenpunkte eines Netzwerks, das Häfen mit Wirtschaftsregionen im Binnenland verbindet. Als führender europäischer Hafen- und Transportlogistiker bietet die HHLA hocheffizienten Containerumschlag für die größten Schiffe der Welt und leistungsfähige Containertransporte aus einer Hand – in Hamburg, Odessa, in Mittel- und Osteuropa, zwischen Nordsee, Ostsee und Mittelmeer.






# Ernährungsindustrie Deutschland

Die Ernährungsindustrie ist der drittgrößte Industriezweig Deutschlands

-  **580.000 Beschäftigte**
-  **5.940 Betriebe**
-  **171 Mrd. Euro Umsatz**

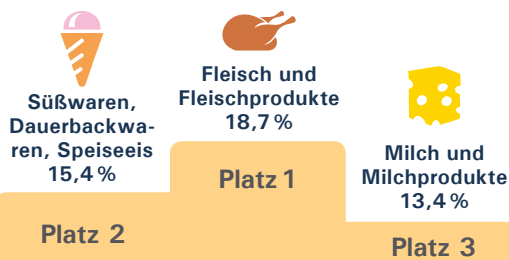
## Die Top 3 Arbeitgeber

-  **Backwaren (30,3%)**
-  **Fleisch und Fleischprodukte (19,6%)**
-  **Süß- und Dauerbackwaren sowie Speiseeis (9,3%)**

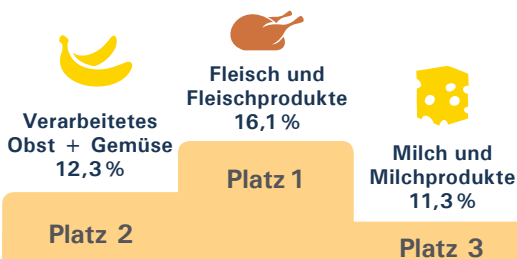
## Lebensmittelimport/-export

Top 3 Warengruppen in Deutschland (ausschließlich verarbeitete Lebensmittel)

### Export



### Import



Deutschland ist eine der führenden Exportnationen für Lebensmittel. Das Exportgeschäft trägt 33% zum Branchenumsatz bei.

## Aus- und Einfuhren der deutschen Lebensmittel

### EU

**44 Mrd. € = 78,3%**

- 1) Niederlande (7,4 Mrd. €)
- 2) Frankreich (5,1 Mrd. €)
- 3) Italien (4,7 Mrd. €)

**56,6 Mrd. € = 68,5%**

- 1) Niederlande (15,3 Mrd. €)
- 2) Italien (6,4 Mrd. €)
- 3) Frankreich (6,2 Mrd. €)

### Amerika

**2,3 Mrd. € = 4,2%**

- 1) USA (1,6 Mrd. €)
- 2) Kanada (0,3 Mrd. €)
- 3) Brasilien (0,1 Mrd. €)

**10,4 Mrd. € = 12,6%**

- 1) Brasilien (3,0 Mrd. €)
- 2) USA (2,6 Mrd. €)
- 3) Argentinien (0,8 Mrd. €)

### Afrika

**0,9 Mrd. € = 1,6%**

- 1) Südafrika (0,2 Mrd. €)
- 2) Marokko (0,2 Mrd. €)
- 3) Ägypten (0,1 Mrd. €)

**3,3 Mrd. € = 3,9%**

- 1) Elfenbeinküste (0,8 Mrd. €)
- 2) Südafrika (0,5 Mrd. €)
- 3) Marokko (0,3 Mrd. €)

2016 wurden Lebensmittel im Wert von 56,7 Mrd. Euro exportiert. Gleichzeitig wurden Lebensmittel im Wert von 82,7 Mrd. Euro importiert.

## Lebensmittelmarkt in Deutschland Hamburg

### Rest-Europa

3,5 Mrd. € = 6,2 %

- 1) Schweiz (1,5 Mrd. €)
- 2) Russland (0,7 Mrd. €)
- 3) Norwegen (0,5 Mrd. €)

4,9 Mrd. € = 5,9 %

- 1) Türkei (1,5 Mrd. €)
- 2) Schweiz (1,5 Mrd. €)
- 3) Norwegen (0,7 Mrd. €)

### Asien

4,9 Mrd. € = 8,8 %

- 1) China (2,1 Mrd. €)
- 2) Südkorea (0,5 Mrd. €)
- 3) Japan (0,4 Mrd. €)

6,4 Mrd. € = 7,8 %

- 1) China (1,7 Mrd. €)
- 2) Vietnam (1,0 Mrd. €)
- 3) Indonesien (0,9 Mrd. €)

### Ozeanien

0,3 Mrd. € = 0,6 %

- 1) Australien (0,3 Mrd. €)

1,1 Mrd. € = 1,3 %

- 1) Neuseeland (0,5 Mrd. €)
- 2) Australien (0,4 Mrd. €)
- 3) Papua-Neuguinea (0,2 Mrd. €)

## Ernährungsindustrie in der Metropolregion Hamburg




(inkl. Stadt Hamburg)

Die Ernährungsindustrie ist der zweitwichtigste Wirtschaftszweig der Metropolregion Hamburg




-  **42.100 Beschäftigte** (8.800)
-  **411 Betriebe** (71)
-  **16 Mrd. Euro Umsatz** (8 Mrd. Euro)

## Umschlag Nahrungsmittel via Hafen Hamburg

### EXPORT Gesamt 7,6 Mio. Tonnen




-  Mahl- und Schälmmühlenerzeugnisse 2,0 Mio. t
-  Getränke 1,4 Mio. t
-  Fisch und Fischerzeugnisse 1,0 Mio. t

### IMPORT Gesamt 5,5 Mio. Tonnen




-  Obst und Gemüse, verarbeitet 1,1 Mio. t
-  Mahl- und Schälmmühlenerzeugnisse 0,8 Mio. t
-  Sonst. Nahrungsmittel 0,8 Mio. t

## Umschlag Agrarprodukte via Hafen Hamburg

### EXPORT Gesamt 4,8 Mio. Tonnen

-  Getreide 3,5 Mio. t
-  Andere Erzeugnisse pflanz. Ursprungs 0,7 Mio. t
-  Anderes frisches Obst und Gemüse 0,5 Mio. t

### IMPORT Gesamt 7,7 Mio. Tonnen

-  Andere Erzeugnisse pflanz. Ursprungs (5,4 Mio. t)
-  Anderes frisches Obst und Gemüse (1,4 Mio. t)
-  Getreide (0,7 Mio. t)

# Das Geheimnis der perfekten Banane



NACHDEM DIE BANANEN DEN SEETRANSPORT IN EINER ART SCHLAFZUSTAND VERBRACHT HABEN, WERDEN SIE IN DER REIFEKAMMER LANGSAM UND SCHONEND „AUFGEWECKT“

**Deutschland ist buchstäblich eine Bananenrepublik. In kaum einem anderen europäischen Land steht die süße gelbe Frucht so hoch im Kurs wie hier. Mit einem jährlichen Pro-Kopf-Verbrauch von ca. 17 kg liegt die Banane auf Platz 2 der beliebtesten Obstsorten – hinter dem heimischen Apfel. Etwa 1,4 Mio. Tonnen werden jedes Jahr in die Bundesrepublik importiert. Wichtigste Drehscheibe ist der Hamburger Hafen.**

Die Banane ist ein globales Milliardengeschäft. Sie ist unangefochten die Hauptexportfrucht. Etwa ein Viertel der jährlichen Gesamtproduktion von über 100 Mio. Tonnen wird aus den Erzeugerländern nach Übersee exportiert. Und so hat sich um die Banane eine derart durchorganisierte Prozesskette – von der Produktion über den Handel bis hin zu Transport und Logistik – entwickelt, wie man sie eigentlich nur aus der Automobilindustrie kennt. Aber was macht die Banane so besonders?

Stefan Worm, Leiter des Edeka Fruchtkontor Nord in Hamburg, hat darauf eine Antwort: „Die Banane ist im Einzelhandel die wichtigste Einzelfrucht im Sortiment. Sie darf auf keinen Fall im Regal fehlen.“

Das hat nicht zuletzt damit zu tun, dass die Banane einen hohen Identifikationscharakter hat. Sie zählt zu den ersten Südfrüchten, die massenhaft nach Deutschland importiert wurden. Jeder kennt sie, ihren Geschmack, ihren Duft. Mit ihr verbinden wir Kindheitserinnerungen. Die Banane war einfach schon immer da. Und obwohl im Laufe der Zeit stetig neue Südfrüchte hinzugekommen sind, die Banane hat nie an Bedeutung und Strahlkraft verloren.

„Sie ist halt einzigartig“, sagt Worm, der selbst täglich mindestens zwei Bananen isst. „Das fängt schon bei der Produktion der pflegeintensiven Banane an, die mit keiner anderen Frucht zu vergleichen ist.“ Ebenso aufwendig ist der gigantische Logistikapparat, der erforderlich ist, bis die gelben Früchte beim Kunden sind. Die Banane ist äußerst sensibel und verzeiht nichts. Entsprechend wird jeder Arbeitsschritt und jedes Detail optimiert.

Stefan Worm muss es wissen. Er wacht beim Edeka Fruchtkontor Nord auf dem Kleinen Grasbrook mitten im Hamburger Hafen über eine der größten und modernsten Bananenreifereien Europas. Edeka Fruchtkontor betreibt als Beschaffungsorganisation des Einzelhandelsverbundes Edeka vier Bananenreifereien in

Deutschland und schlägt jährlich 2,8 Mio. Tonnen Obst, Gemüse und Blumen um. Allein am Standort Hamburg werden pro Woche ca. 75.000 Kartons Bananen abgefertigt, was in etwa 75 Lkw-Ladungen entspricht.

Wenn die Bananen in der Reiferei angeliefert werden, sind sie noch grasgrün und ungenießbar. Sie haben den langen Überseeweg bei einer Idealtemperatur von unter 13,2 °C in einer Art Schlafzustand verbracht und werden beim Edeka Fruchtkontor anschließend langsam und schonend dem Reifeprozess zugeführt. „Wir

haben 58 Reifekammern. Hier entziehen wir den Sauerstoff und pressen ein Ethylen-Stickstoff-Gemisch in die Kammer“, erläutert Worm.

Ethylen ist ein natürliches Gas, das in den meisten Früchten enthalten und für die Reifung verantwortlich ist.

„Gleichzeitig wird die Temperatur langsam auf 15 bis 16 °C erhöht.

Nach vier bis sechs Tagen ist die Stärke in Zucker umgewandelt, und die Banane hat den idealen Reifegrad für die Auslieferung erreicht.“

Beim Umschlag und der Reifung wird nichts dem Zufall überlassen. Wareneingangs- und Ausgangskontrollen, die Überwachung und

Feinjustierung durch hochspezialisierte Reifemeister – ein wahrlich exotischer Beruf – und die digitale Steuerung von Begasung und Temperatur sorgen dafür, dass der Ausschuss im Promillebereich liegt. Eine unglaublich niedrige Verlustquote, die belegt, mit welcher Behutsamkeit und Akribie die Banane behandelt wird.

Nach der Reifung werden die Banane direkt in eines der Edeka-Logistikzentren geliefert, die Supermärkte in ganz Nord- und Ostdeutschland versorgen. Eine Lagerhaltung für die Bananen gibt es beim Fruchtkontor in Hamburg nicht. Alles ist just-in-time durchgetaktet. Umso fataler, wenn ein Rädchen aussetzt. In der Schifffahrt zählen die Fruchtdienste zwar zu den pünktlichsten Services, die zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk ihre Fahrpläne einhalten. Aber gegen einen Sturm auf



**„Die Banane ist im Einzelhandel die wichtigste Einzelfrucht im Sortiment. Sie darf auf keinen Fall im Regal fehlen.“**

dem Atlantik ist nun mal kein Kraut gewachsen. „Ein Tag Verspätung können wir noch ausgleichen. Bei zwei Tagen wird es echt knapp“, so Worm. Aber Flexibilität gehört zum Tagesgeschäft. Zwar ist die Banane eine Ganzjahresfrucht, aber die Nachfrage schwankt je nach Jahreszeit. „Im Sommer geht der Konsum in der Regel zurück. Dann wollen die Menschen lieber Melonen und andere saisonale Früchte essen. Darauf müssen wir uns einstellen, denn wir planen unsere Importe drei bis vier Monate im Voraus, während die Supermärkte nahezu tagesaktuell ihren Warenbedarf abrufen. Durch unsere Erfahrung können wir das jedoch ziemlich gut prognostizieren.“

**„Länger als eine Woche bleibt eigentlich keine Bananenpalette bei uns im Lager. Jede Woche drehen wir hier ca. 10.000 Paletten.“**

Ein Teil der Bananen, die beim Edeka Fruchtkontor in den Kammern reifen, wird nur ein paar hundert Meter entfernt beim HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum, ein Tochterunternehmen der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) und der belgischen Sea-invest-Gruppe, angelandet. Jeden Dienstag – wenn kein Sturm dazwischen kommt – macht hier ein konventionelles Kühlschiff voll mit Obst- und Gemüse aus Lateinamerika fest. Heute liegt die MS „Luzon Strait“, ein Seitenlader der weltweit größten Kühlschiffreederei Seatrade, an der Pier. An Deck gut 80 Kühlcontainer mit Ananas und anderen Früchten, unter Deck mehr als 4.000 Paletten Bananen. Sie dominieren auch beim HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum das Geschäft und machen 80 Prozent der Umschlagfähigkeit am Terminal aus.

Vor gut zehn Jahren kamen wöchentlich noch fünf konventionelle Kühlschiffe in den Hansahafen zum HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum, berichtet Geschäftsführer

Axel Hoeckrich. „Da haben wir hier im Jahr gut eine Million Tonnen Frucht umgeschlagen. Aber durch die Containerisierung ist das konventionelle Geschäft zurückgegangen.“ Die Folge war ein weitreichender und teilweise auch schmerzhafter Umstrukturierungsprozess, der sich nun aber auszahlt. „Heute sind wir bei 550.000 Tonnen Umschlagvolumen, davon 410.000 Tonnen Bananen. Hinzu kommt nun aber auch eine Vielzahl von Kühlcontainern. Wir haben zwei regelmäßige Vollcontainerdienste akquiriert, die sonntags und montags Reefercontainer aus Süd- und Mittelamerika bringen und in Zusammenarbeit mit dem Schwesterunternehmen Unikai abgefertigt werden. Zudem erhalten wir einen Teil der Ware mittlerweile auch von den großen Containerterminals per Truck. Darüber hinaus machen bis zu viermal in der Woche Barges bei uns fest, die Kühlcontainer beispielsweise vom HHLA Container Terminal Altenwerder oder Burchardkai umweltfreundlich zu uns transportieren.“

Vom Kühlschiff oder aus dem Reefercontainer gehen die Bananen direkt ins Kühlzentrum der HHLA. Die Paletten werden auf mit RFID-Chips versehene Trägerpaletten überführt und dann in ein riesiges Hochregallager mit vier Kühlkammern und 8.200 Palettenstellplätzen allein für Bananen gebracht. Alles läuft vollautomatisch, nur die zahlreichen Qualitätskontrollen gehören zu den wenigen manuellen Arbeitsschritten.

„Länger als eine Woche bleibt eigentlich keine Bananenpalette bei uns im Lager. Jede Woche drehen wir hier ca. 10.000 Paletten“, sagt Hoeckrich. Was das im Live-Betrieb bedeutet, sieht man in der Auslieferungshalle. Wie am Fließband spuckt das automatische Lagersystem Bananenpaletten aus der Kühlhalle aus. Bis zu 17 Lkw werden in der Stunde beladen, die dann die Reifereien mit Nachschub versorgen. So besteht zum benachbarten Edeka Fruchtkontor ein regelmäßiger Pendelverkehr. Aber nicht nur das. „Von hier aus wird praktisch das gesamte natürliche Hinterland des Hamburger Hafens bedient“, sagt Hoeckrich. Nord- und Ostdeutschland, Tschechien, Dänemark. „Wir fertigen hier auf dem

Stefan Worm (links),  
Leiter des Edeka  
Fruchtkontor Nord  
in Hamburg

Axel Hoeckrich (rechts),  
Geschäftsführer vom  
HHLA Frucht- und  
Kühl-Zentrum





Die MS „Luzon Strait“ der Kühlschiffreederei Searade löscht am HHLA Frucht- und Kühl-Zentrum Reefercontainer und konventionell verladene Bananen-Paletten

O'Swaldkai wöchentlich allein drei Züge mit Kühlcontainern ab, die nach Polen gehen“, so der HHLA-Manager. Gerade in Osteuropa sieht Hoeckrich noch viel Potenzial. Hier sei der Markt bisher nicht so stark gesättigt wie im Westen. „Hamburg eignet sich hervorragend als Einfallstor für Fruchtimporte nach Osteuropa“, so seine Prognose. Hoeckrich ist stolz darauf, dass seine Kunden zufrieden sind und keine Abwanderungsgedanken hegen. Im Gegenteil. „Wir arbeiten mit Nachdruck daran, weitere Kunden, insbesondere für den wasserseitigen

Umschlag, zu gewinnen. Meine Vision ist der Ausbau der Anlage zu einem hoch spezialisierten Reeferterminal.“

Auch Stefan Worm vom Edeka Fruchtkontor spricht von Expansion. „Der Standort Hamburg und die Lage im Hafen sind für uns von großem Wert. Wir haben hier eine Logistik der kurzen Wege. Diesen Kostenvorteil wollen wir verstärkt nutzen und unsere Kapazitäten ausbauen.“ Das sind Aussagen, die die Hamburger Hafenwirtschaft gerne hört. ■

KAFFEE IST EINES DER KOMPLEXESTEN  
NATURPRODUKTE UND SETZT SICH AUS  
MEHR ALS 800 AROMEN ZUSAMMEN –  
MEHR ALS WEIN



© Deutscher Kaffeeverband / Bente Stachowiske

## Zahlen und Fakten zum Kaffee



Pro-Kopf-Konsum  
Kaffee in  
Deutschland  
2016



Deutsche  
Röstkaffeexporte  
(nicht entkoffeiniert)  
2016



Absatzsteigerung  
„Ganze Bohne“ 2016



Absatzplus  
Kaffeekapseln 2016



Absatzsteigerung  
löslicher Kaffee  
2006 – 2016



Absatzplus  
im Außer-  
Haus-Markt für  
Kaffee 2016

Quelle: Deutscher Kaffeeverband



# Deutschlands größter Coffee-Shop

**Womit kann man besser in den Tag starten als mit einer schönen Tasse heißen Kaffee? Fast 60 Prozent der Deutschen trinken mehrmals täglich von dem aromatischen Aufguss, wie der Tchibo Kaffee Report 2017 darlegt. Das sind etwa 162 Liter pro Jahr und Kopf. Kaffee ist hierzulande beliebter als das urdeutsche Bier (104 Liter) und sogar als Mineralwasser (148 Liter). Damit ist Deutschland der drittgrößte Kaffee-Verbrauchermarkt der Welt. Und Hamburg spielt dabei eine entscheidende Rolle.**

Die Stadt an der Elbe ist der weltweit dominierende Importhafen für Rohkaffee. Jedes Jahr werden ca. 700.000 Tonnen der grünen, noch ungerösteten Bohnen über Hamburg importiert. Gleichzeitig verlassen etwa 400.000 Tonnen Rohware den Hafen, um Nachbarländer in Skandinavien und Osteuropa mit Kaffee zu versorgen.

Aber Hamburg ist nicht nur Umschlagplatz, sondern vor allem einer der bedeutendsten Handelsplätze für Rohkaffee und führender Produktionsstandort für Kaffeeprodukte sämtlicher Couleur. Namhafte Kaffeeunternehmen wie Tchibo oder Darboven haben ihren Sitz in der Hansestadt. Nicht zu vergessen die vielen kleinen Newcomer im Rösterei-Geschäft, die in den vergangenen Jahren aus dem Boden geschossen sind und einen neuen Boom rund um das Lifestyle-Produkt Kaffee ausgelöst haben.

Von Hamburg aus operiert auch die Neumann Kaffee Gruppe (NKG). Sie ist der weltweit führende Rohkaffeedienstleister. Zur Gruppe gehört unter anderem die Bernhard Rothfos GmbH, die Nummer eins im Rohkaffeehandel. Aufgrund des Handelsvolumens kommt Bernhard Rothfos eine Schlüsselfunktion in der weltweiten Rohkaffee-Lieferkette zu. Zudem betreibt NKG in Hamburg-Wilhelmsburg die größte und modernste Silo- und Bearbeitungsanlage für Rohkaffee in Europa. Hinzu kommen die zahlreichen Händler, Kaffeeagenten und natürlich die Quartiersleute,

die sich auf die Lagerung und Bearbeitung von Kaffee spezialisiert haben. Und auch die hiesige Transportwirtschaft profitiert vom braunen Gold. Hamburger Reedereien wie Hapag-Lloyd oder Hamburg Süd gelten als Experten in der Verschiffung von Rohkaffee. Hapag-Lloyd hat eigenen Angaben zufolge in jedem hundertsten Container an Bord ihrer Schiffe Kaffee geladen, unterhält für die sensible Ware und anspruchsvollen Kunden eigens einen „Import Coffee Desk“ und wirbt mit speziellen Stahlbodencontainern, die optimal für den Kaffeetransport seien.

Bei dieser Vielfalt an Produzenten und Dienstleistern verwundert es nicht, dass Hamburg als Kaffeehauptstadt gilt. Diese Position geht auf eine lange Tradition zurück. Schon 1687 eröffnete hier das erste Kaffeehaus. Schnell entwickelte sich Kaffee neben Zucker und Tabak zu einer profitablen Kolonialware. Hamburger Kaufleute pflegten beste Verbindungen nach Lateinamerika und investierten in Lagereibetriebe und sogar in eigene Plantagen in Übersee. Der

Handel boomte und wurde nicht zuletzt durch den Bau der Speicherstadt Ende des 19. Jahrhunderts weiter angekurbelt. Sie beherbergte nicht nur Kaffeespeicher und einen eigenen Block für Kaffeehändler – den Sandtorkaihof, wo heute Hafen Hamburg Marketing sein Quartier hat – sondern auch eine der ersten Kaffeebörsen der Welt.

**Der deutsche Staat profitiert erheblich von der Kaffeelust seiner Einwohner. Jedes Jahr spült die Kaffeesteuer eine Milliarde Euro in die öffentliche Kasse.**

## Welthandel mit Kaffee



Kaffee ist eines der bedeutendsten Welthandelsgüter.



sind weltweit im Kaffeeanbau, in der Kaffeeverarbeitung und im Kaffeehandel tätig.



werden weltweit pro Jahr durchschnittlich geerntet.



Brasilien ist weltweit größtes Kaffeeanbau- und -konsumland.



des weltweit angebauten Rohkaffees wird exportiert.



wurden 2016 nach Deutschland importiert.



Deutschland ist weltweit der größte Exporteur von Kaffeeprodukten.



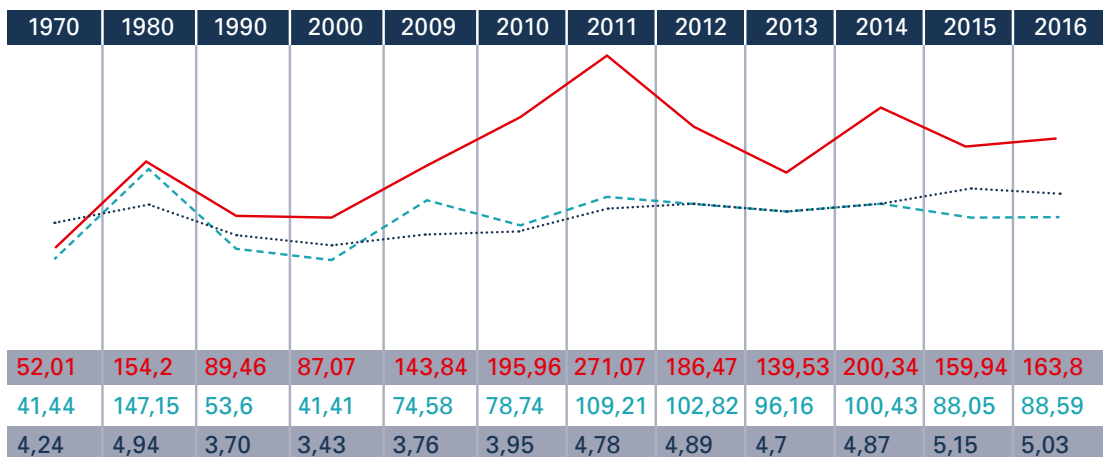
## DER PREIS DES BRAUNEN GOLDES

Kaffee ist ein riesiges Geschäft und eins der bedeutendsten Welthandelsgüter, etwa neun Millionen Tonnen wurden im vergangenen Jahr weltweit konsumiert. Der Kaffeehandel ist diffizil und wird von vielen Akteuren gesteuert und Faktoren beeinflusst. Zur Preisbildung des Kaffees ist die Börsennotierung eine der entscheidenden Größen. Kaffee wird je nach Sorte an der New Yorker Börse (Arabica) beziehungsweise der Londoner Börse (Robusta) als Warentermingeschäft gehandelt. Für den Laien sind diese Warentermingeschäfte schwer nachzuvollziehen, denn der Käufer erwirbt elektronisch eine bestimmte Menge Standardrohkafee zu einem definierten Liefertermin, der oft mehrere Monate in der Zukunft liegt, ohne zu wissen, welche Qualität der Kaffee letztendlich hat und wo er ihn erhält. Das kann in Rio de Janeiro sein ebenso wie in Hamburg. Weltweit gibt es Börsenlager, die von den jeweiligen Kaffeebörsen zertifiziert sind und wo tausende Tonnen Rohkaffee eingelagert sind. In Hamburg verfügen beispielsweise Quartiersleute wie Vollers oder Schwarze & Consort. oder auch C. Steinweg (Süd-West-Terminal) über lizenzierte Börsenlager für Kaffee. Manchmal liegt der Rohkaffee hier nur wenige Wochen, teilweise aber auch mehrere Monate bis er endlich an einen Endabnehmer ausgeliefert wird. Zuvor wurde er aber noch zigfach gehandelt und hat mehrfach den Besitzer gewechselt bis er letztendlich in einem Röstkessel landet.

Da bei Börsenkaffee weder die Qualität noch der Auslieferort definiert sind, ist er für die Kaffeeröstereien nicht übermäßig interessant. Sie brauchen zuverlässige und kalkulierbare Lieferketten und Qualitätsstandards, um den Ansprüchen ihrer Kunden gerecht zu werden. So macht der Börsenkaffee auch nur einen Bruchteil (etwa zwei Prozent) des weltweit effektiv bewegten Kaffeevolumens aus. Trotzdem hat er großen Einfluss: Börsenkaffee ist das Preisbarometer für die physischen Kontraktabschlüsse bei Kaffee. Wenn eine Rösterei und ein Händler oder Importeur also einen Kontrakt über die zukünftige Lieferung von Rohkaffee schließen, dann tun sie dies auf Basis der Börsennotierung mit einem Auf- oder Abschlag für die Qualität. Dieses sogenannte Differential ist die Differenz zwischen dem Preis für Standardbörsenkaffee und dem Preis für das tatsächlich gehandelte Produkt. Der Endpreis wird noch nicht konkret benannt, weil dieser vom künftigen Börsenkurs plus oder abzüglich des vereinbarten Differentials abhängt. Nun müssen sich die Vertragspartner vor den Risiken der Preisschwankungen bei Börsenkaffee absichern. Dies tun sie wiederum über Terminkontrakte an der Kaffeebörse. Das heißt, parallel zur physischen Transaktion wird gleichzeitig ein Gegengeschäft an der Börse vorgenommen. Dem Kauf von Rohkaffee steht also ein Verkauf der gleichen Menge an der Börse gegenüber. Dabei kann eine wie auch immer geartete Preisentwicklung den Verlust bei einem Geschäft durch den Gewinn bei einem anderen ausgleichen. Unter Sicherungsgedanken wird daher jeder physisch gehandelte Sack Kaffee zumindest einmal an der Börse gehandelt.

### PREISENTWICKLUNG FÜR ROH- UND RÖSTKAFFEE IM VERGLEICH

— Other Mild Arabicas in US-cts/lb\* — Robustas in US-cts/lb\* ..... Röstkaffee in Euro/500 g\*\*



\*ICO: Jahresdurchschnitt der jeweiligen Indikatorpreise

\*\*Jahresdurchschnittspreis im LEH für 500 g Röstkaffee

Quelle: ICO, Deutscher Kaffeeverband

Eine Kaffeebörse gibt es heute zwar nicht mehr in Hamburg. Und auch in der Speicherstadt wird kein Rohkaffee mehr gelagert – durch den strukturellen Wandel und den Bau der HafenCity sind die Lagerbetriebe und Quartiersleute in andere Hafenteile umgezogen. Das hat Hamburg als weltweit führende Kaffeedrehscheibe aber keinen Abbruch getan, wie Holger Preibisch, Hauptgeschäftsführer vom Deutschen Kaffeeverband mit Sitz in Hamburg bestätigt. „Zwar sind die großen Kaffeebörsen heute in New York und London beheimatet, aber Börsenkaffee macht nach Schätzungen nur etwa zwei Prozent des weltweit effektiv gehandelten Rohkaffees aus.“ Auch wenn der Börsenhandel maßgeblich die Preise für Rohkaffee bestimmt, so hat er doch wenig Einfluss auf die tatsächlich gehandelten und bewegten Volumen. Die werden auch weiter größtenteils von der Elbmetropole aus gesteuert. Und so gehen heute Dreiviertel des in Deutschland getrunkenen Kaffees zuvor durch Hamburger Hände. Wer also eine Tasse Kaffee trinkt, genießt fast immer auch ein Stückchen Hamburg. ■



**ÜBER 1 MIO. TONNEN  
ROHKAFFEE WERDEN  
JEDES JAHR ÜBER DEN  
HAMBURGER HAFEN  
UMGESCHLAGEN**

© Valters

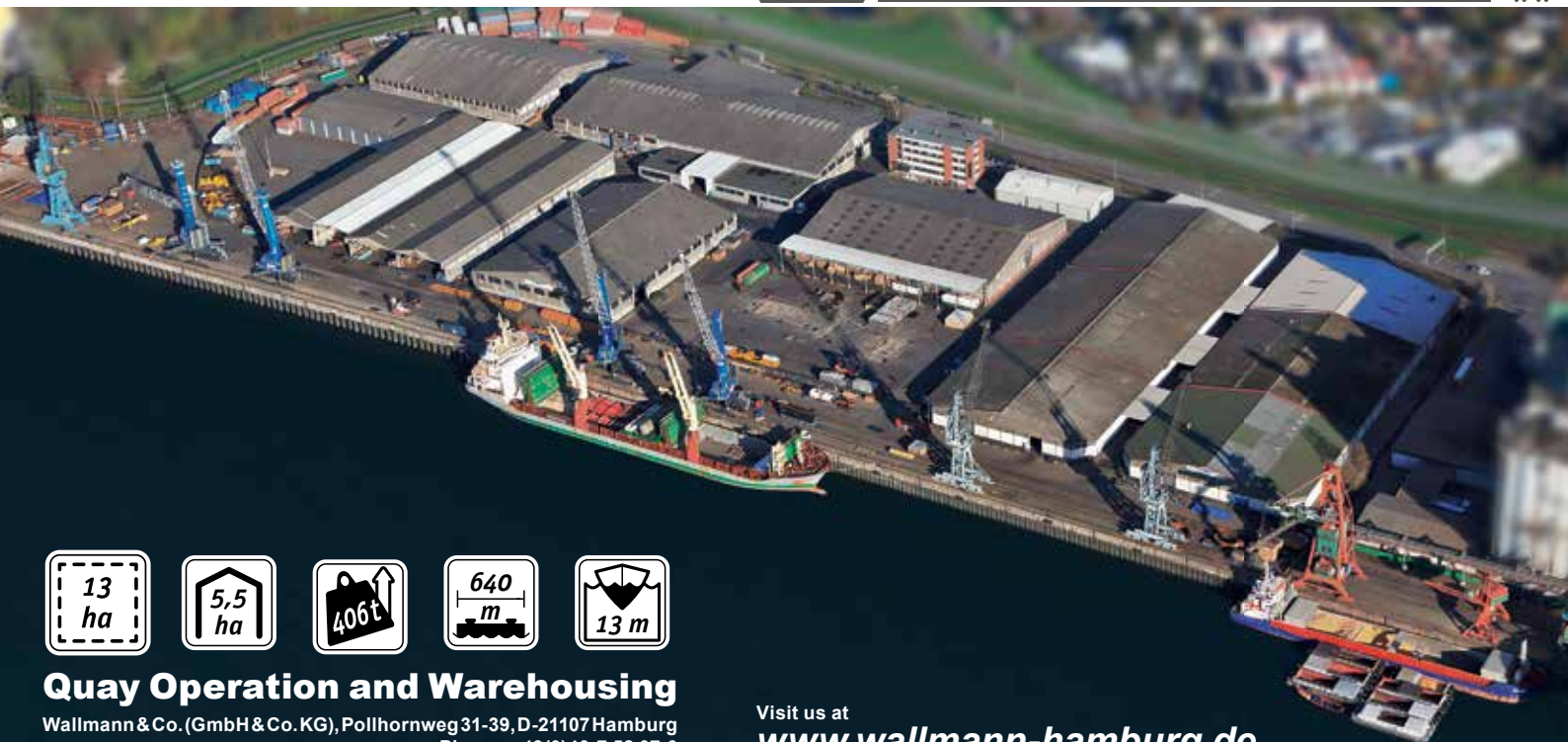
# WALLMANN & CO

Your Partner in the Port of Hamburg

**Professionals  
at the  
waterfront**

Handling and Warehousing

- ▶ General cargo
- ▶ Heavy lifts
- ▶ Iron products
- ▶ Steel products



**Quay Operation and Warehousing**

Wallmann & Co. (GmbH & Co. KG), Pollhornweg 31-39, D-21107 Hamburg  
Phone: +49(0)40-7 52 07-0

Visit us at

[www.wallmann-hamburg.de](http://www.wallmann-hamburg.de)

DER VERREGNETE SOMMER BESCHERTE  
DEN BAUERN IN DEUTSCHLAND DIESES  
JAHR NUR EINE MÄSSIGE ERNTE

# Die Drehscheibe für den Getreidehandel

**In den 1980er-Jahren lebten noch rund fünf Milliarden Menschen auf der Erde, 2050 sollen es schon neun Milliarden sein. Über 60 Prozent von ihnen werden in Städten wohnen und dort mit Fleisch und Gemüse, Reis, Brot und Milchprodukten versorgt werden müssen, anstatt eigene Nahrungsmittel anbauen zu können. Entsprechend wird der weltweite Handel mit Agrarprodukten in den nächsten Jahrzehnten deutlich zunehmen.**

Das sind gute Perspektiven für Hamburg, denn Deutschlands größter Seehafen ist schon heute die wichtigste Drehscheibe in Nordeuropa für Agrarwaren wie Getreide, Ölsaaten und Futtermittel. Hafenfachleute sprechen dabei von Sauggütern, da sie mit Hilfe von Saughebern (wie mit einem riesigen Staubsauger) gelöscht oder umgeladen werden.

Eine große Rolle spielt der Export von Getreide, das überwiegend in Deutschland und seinen Nachbarstaaten angebaut wird und dann über Zwischenhändler per Binnenschiff, auf der Schiene oder der Straße zu einem der großen Hamburger Terminals gebracht, dort zwischengelagert und schließlich in Bulkern nach Übersee verladen wird.

Die dominierende Getreidesorte im Hamburger Export ist der Weizen, weltweit nach Mais und Reis die dritt-wichtigste Art. „Die Bedeutung des Weizens wird in den kommenden Jahren noch deutlich steigen“, ist Christof Buchholz überzeugt. Er ist Geschäftsführer des Vereins der Getreidehändler der Hamburger Börse e.V. (VdG). Der Verband sieht sich seit fast 150 Jahren als Interessenvertreter des internationalen Groß- und

Außenhandels mit Getreide, Ölsaaten und Futtermitteln und hat derzeit rund 110 Mitglieder. Die Ursache: „Mit dem steigenden Wohlstand vor allem in China, aber auch in Indien und Indonesien, werden Brotbackwaren gegenüber dem klassischen Reis für die Bevölkerung immer attraktiver.“ Doch dafür müssten diese Länder große Mengen hochwertigen Weizens importieren. „Diese Mengen laufen derzeit jedoch leider noch nicht über deutsche Häfen“, bedauert Buchholz, denn: „Die dazu beispielsweise mit China nötigen Handelsabkommen müssen nämlich erst mit Deutschland geschlossen werden – dafür setzen wir uns als Verband massiv ein. Andere europäische Staaten wie Frankreich, Dänemark und sogar England waren hier schneller und exportieren bereits größere Mengen nach Asien.“

Aktuell sind beispielsweise Nordafrika, der Vordere Orient und Südafrika starke Abnehmer für Brotweizen mit hoher Qualität, so Buchholz. „Die Mengen schwanken jedoch stark und hängen von den Ernten sowohl in den Export- als auch in den Importländern ab“, betont Buchholz. „Längerfristige Statistiken haben daher im-



mer nur eine begrenzte Aussagekraft.“ So Sorge der in Deutschland verregnete Sommer nur für eine sehr mäßige Getreideernte, die deutlich niedriger als im Vorjahr ausfalle. Die nassen Felder führten zu einer hohen Feuchtigkeit im Getreide und auch zu einer geringeren Qualität, was zusätzlich auf die Erträge der Landwirte drücke. „Weltweit sieht es dieses Jahr dagegen ganz anders aus“, weiß Buchholz. „Das Angebot ist aufgrund guter Ernten hoch, der feste Euro erschwert Exporte und drückt damit das Preisniveau der deutschen Erzeuger zusätzlich.“

Auch wenn die Exportmengen aus Deutschland in diesem Jahr daher geringer ausfallen dürften, sieht Buchholz den Hamburger Hafen im Getreideumschlag sehr gut aufgestellt: „Seine Stärke sind die guten Hinterlandanbindungen – die jedoch gerade binnenschiffs- und schienenseitig von der Politik noch weitere Unterstützung gebrauchen können“, mahnt er. So spiele der Hafen seine Vorteile beispielsweise perfekt aus, wenn aus Tschechien Ganzzüge mit tausenden Tonnen Getreide in Hamburg ankommen und die Ladung hier innerhalb kürzester Zeit versandfertig gemacht wird.

„Mit dem steigenden Wohlstand vor allem in China, aber auch in Indien und Indonesien, werden Brotbackwaren gegenüber dem klassischen Reis für die Bevölkerung immer attraktiver.“



Diese landseitig eintreffenden Mengen setzen eine perfekte Logistik und ausreichende Kapazitäten voraus, denn vor der Verschiffung werden zunächst Proben gezogen und die Ladung dann in turmhohen Silos zwischengelagert.

Gleich drei große Terminals sind hier auf den Umschlag, die Bearbeitung und die Lagerung von Getreide oder anderen Agrarprodukten ausgerichtet. Das G.T.H. Getreide Terminal Hamburg ist mit einer Kapazität von 255.000 Tonnen der größte Lageranbieter für Agrarprodukte an der Elbe. Die ADM Hamburg Aktiengesellschaft verfügt über Silokapazitäten für 180.000 Tonnen Futtermittel, Getreide und Ölsaaten sowie ein Tanklager für 25.000 Tonnen Süßöle. Auf dem Gelände befindet sich zudem der größte Ölsaatenverarbeitungs- und Raffineriekomplex in Europa, in dem Rapssaat und Sojabohnen zur Verwendung in Margarine und Pflanzenölen, Bäckereiprodukten, Bratanwendungen, pharmazeutischem Glycerin und Biodiesel verarbeitet und raffiniert werden. Nicht selten liegen daher bei ADM am Köhlbrand neben Massengutfrachtern auch Spezialtanker an der Kaimauer.

Die Silo P. Kruse Betriebs-GmbH & Co. KG, an der ADM mit 51 Prozent beteiligt ist, besitzt Lagerkapazitäten für rund 80.000 Tonnen. Als einziges Agrarterminal in Europa können hier nach eigenen

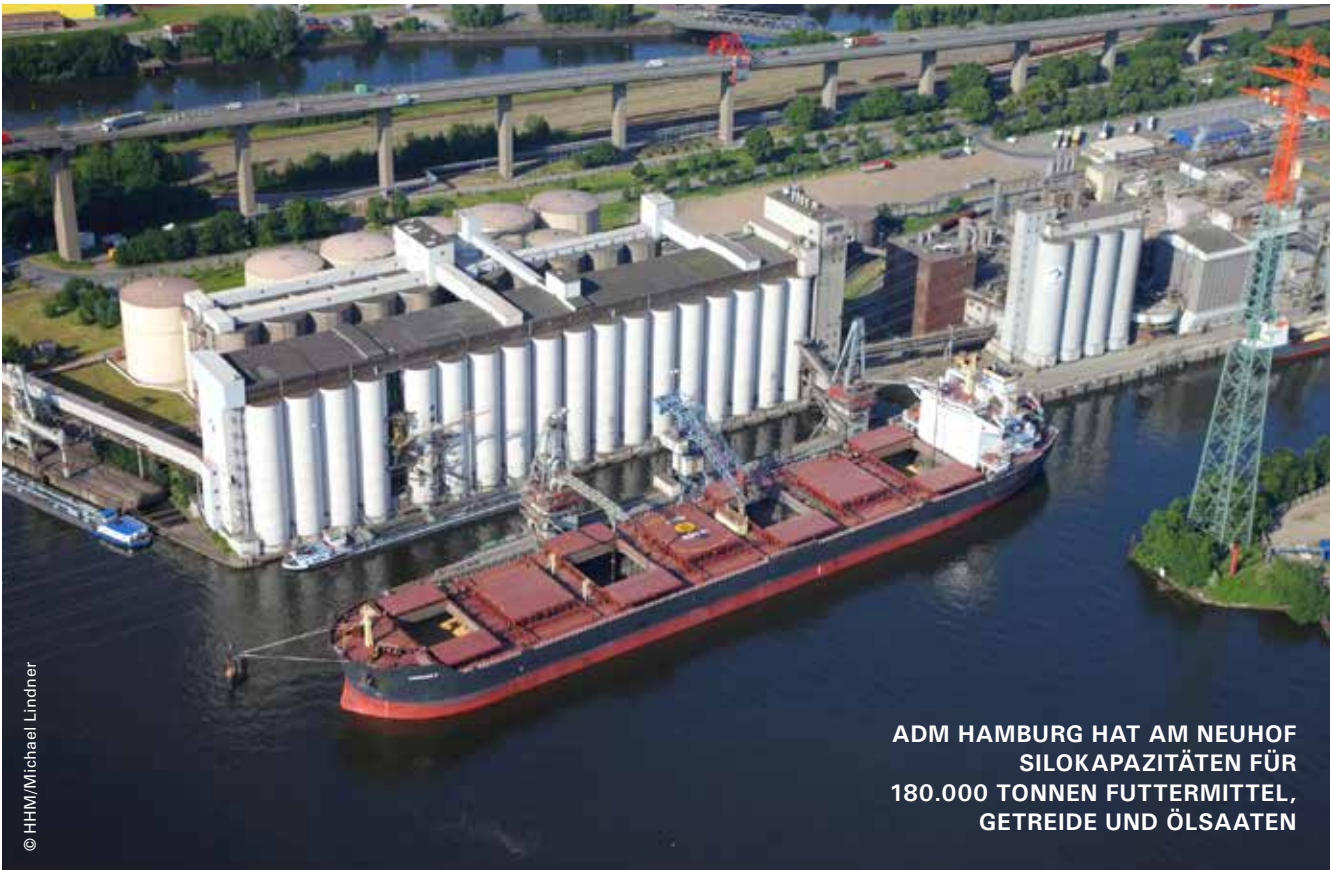
Angaben Seeschiffe mit einer Kapazität von bis zu 20.000 Tonnen in 24 Stunden gleichzeitig be- und entladen werden. Mit dem benachbarten Terminalbetrieb, der K+S-Transport GmbH, hat Silo P. Kruse zudem eine langjährige Kooperationsvereinbarung zum Beladen von Schiffen getroffen: An der dortigen Anlage können am ebenfalls seeschiff-tiefen Wasser weitere Frachter beladen werden. Beide Unternehmen sind fördertech-nisch miteinander verbunden und bieten gemeinsam eine Ladekapazität von 100.000 Tonnen an. Technisch hat sich Silo P. Kruse besonders auf Ganzzüge eingerichtet und profitiert dabei vom benachbarten Güterbahnhof Hohe Schaar. Direkt am Terminal können Waggons mit einer Tagesleistung von 7.000 Tonnen in einer überdachten Annahmegasse entladen werden. Beladen werden Ganz- oder Teilzüge mit einer Ladeleistung von bis zu 500 Tonnen pro Stunde.

„Bei den Verschiffungen handelt es sich regelmäßig um große Partien“, erläutert Buchholz: „Die Größenordnungen bewegen sich dabei zwischen 25.000 und 60.000 Tonnen.“ Und wie bei den Containerschiffen hält auch bei den Bulkern der Trend zu größeren Einheiten an. Immer häufiger verlassen inzwischen voll abgeladene Panamax-Großschiffe den Hafen – und vereinzelt sogar noch größere Bulker. ■



**G.T.H. IST MIT EINER SILOKAPAZITÄT VON 255.000 TONNEN DER GRÖSSTE LAGERANBIETER FÜR AGRARPRODUKTE AN DER ELBE**

© HHM/Dietmar Hasenpusch



ADM HAMBURG HAT AM NEUHOF  
SILOKAPAZITÄTEN FÜR  
180.000 TONNEN FUTTERMITTEL,  
GETREIDE UND ÖLSAATEN

© HHM/Michael Lindner



A° 1847

## C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

### Terminal operations in the port of Hamburg

- ▶ Multipurpose terminal operations
- ▶ Heavy lift capacities up to 280 t
- ▶ 100,000 m<sup>2</sup> covered warehouse space
- ▶ 40,000 m<sup>2</sup> additional area under construction
- ▶ Storage compliant with LME, ICE Futures U.S. and ICE Futures Europe
- ▶ International forwarding
- ▶ Fully ISPS & AEO certified
- ▶ Management System Certification ISO 9001 = ISO 14001

#### C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG

Am Kamerunkai 5 · D-20457 Hamburg

Tel: +49 40 789 50 0 · Fax +49 40 789 50 193

Email: hamburg@de.steinweg.com

www.hamburg.steinweg.com



A° 1847



**Bereits Ende des 19. Jahrhunderts waren Quartiersleute im Hamburger Hafen stark gefragt. Sie waren Experten für die Lagerung von hochwertigen Waren aus der ganzen Welt. Ihr Arbeitsplatz waren die Böden der Speicherstadt. Hier wurden die mit Kaffee, Kakao oder Nüssen prall gefüllten Jutesäcke im Auftrag Hamburger Kaufleute gesäubert, veredelt und gelagert. Ein typischer Arbeitstag war lang und körperlich anstrengend. Die bis zu 100 Kilo schweren Säcke wurden häufig auf den Schultern getragen, bis zu 1.000 Stück am Tag. Die Arbeit der Quartiersleute blickt mittlerweile auf eine rund 300 Jahre alte Tradition zurück, die trotz des zunehmenden digitalen Wandels im Hamburger Hafen bis heute andauert.**

Der Beruf des Quartiersmanns tauchte erstmals im 17. Jahrhundert auf. Einen Boom erlebten die Hamburger Quartiersleute ab 1888, als der Zollanschluss an das Deutsche Reich zur Errichtung des Hamburger Freihafens führte und Speicher hinter den Zollstationen errichtet wurden. Die Speicherstadt entstand. Trocken und gut temperiert wurden in dem riesigen Lagerhauskomplex bis Mitte des 20. Jahrhunderts hochwertige Güter wie Kaffee, Tee, Kakao, Nüsse, Trockenfrüchte und Gewürze auf den Speicherböden gelagert und kommissioniert. Die Arbeit eines Quartiersmanns war vielseitig. Die selbstständigen Lagerhalter übernahmen für die Kaufleute die gesamte Abwicklung von Warenimporten, von der Kontrolle und Beurteilung der Güter bis hin

zur Bearbeitung, Lagerung und dem Weitertransport zum Kunden. Ende der 60er Jahre änderten sich mit der Containerisierung zunehmend die Anforderungen an die traditionelle Berufsgruppe. Großflächige Lager ersetzten im Laufe der Zeit die einstigen kleinen und übereinanderliegenden Speicherböden der Speicherstadt. Die Waren werden nun in modernen,

klimatisierten und teilweise automatisierten Lagerhallen verwahrt, und die damals schwere körperliche Arbeit wird jetzt mittels maschineller Hilfe erledigt.

Heute wie vor über 130 Jahren stehen die Hamburger Quartiersleute an einer wichtigen Schnittstelle der Importkette von Lebensmittelrohstoffen. Sie sind moderne Hafenlogistiker, die eine noch größere Bandbreite von Dienstleistungen für die Lebensmittelindustrie und den Importhandel anbieten. Auch heute handelt es sich meist um kleinere und mittlere Unternehmen, bei denen Kunden oftmals vom direkten Kontakt zum Inhaber, kurzen Entscheidungswegen und geringen Verwaltungskosten profitieren.

Heute wie vor über 130 Jahren stehen die Hamburger Quartiersleute an einer wichtigen Schnittstelle der Importkette von Lebensmittelrohstoffen.



© Heinrich Osse Lagerhaus GmbH



# Vom klassischen Quartiersmann zum Full-Service-Dienstleister

IN DEN HISTORISCHEN LAGERHALLEN,  
AUSGESTATTET MIT MODERNSTER  
KÜHL- UND KLIMATECHNIK, WERDEN  
SOWOHL LEBENSMITTEL ALS AUCH  
NON-FOOD-ARTIKEL GELAGERT



OB FRISCH, GETROCKNET ODER VERARBEITET – DER ZUSTAND DER WARE WIRD VON DEN LAGERFACHKRÄFTEN REGELMÄSSIG KONTROLLIERT UND DOKUMENTIERT

© Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Ein Paradebeispiel ist das Unternehmen Heinrich Osse Lagerhaus GmbH. Bereits 1879 begann der Familienbetrieb mit dem Handel und der Verschiffung von Früchten aus dem Alten Land an der Elbe. 1985 zog das Unternehmen in die sogenannten „50er Schuppen“ im Herzen des Freihafens. Die um 1910 erbauten Kaischuppen aus der Kaiserzeit stehen heute unter Denkmalschutz und bieten einen wunderschönen Kontrast zu den modernen Kühllägern im Innern. „Viele unserer Kunden sind verduzt, wenn Sie die alten Kaischuppen zum ersten Mal sehen.“ Peter Osse schmunzelt. Er ist Geschäftsführer des Familienunternehmens, das seit vier Generationen im Bereich Handel, Lagerung und Logistik tätig ist. „Unsere Kunden aus der Lebensmittelindustrie haben sehr hohe Anforderungen an die Lagerung ihrer Ware. Von der Temperatur bis zur Luftfeuchtigkeit, jedes Detail wird vorgegeben. Aber sobald sie die Lagerhallen betreten, wissen sie, dass ihre Ware bei uns in guten Händen ist.“ Neben Waren aus dem Non-Food-Bereich, die fast 80 Prozent des Geschäfts ausmachen, werden in den 20.000 qm großen Lagerhallen auch seit jeher Lebensmittel gelagert und gepackt. „Schon das Herz meines Urgroßvaters hat für Früchte geschlagen, und wir führen diese Tradition mit Begeisterung fort.“ Ob Südfrüchte oder heimisches Obst und Gemüse, Schokolade oder Nüsse – trockene und frische Lebensmittel lagern unter klimatisch optimalen Bedingungen zwischen -1° Celsius und +25° Celsius auf insgesamt 3.200 qm Fläche, die sich auf vier Kühl- und Klimaalagerteilen verteilen.

Das Unternehmen ist seit zehn Jahren Bio- und IFS-zertifiziert. „Eine Notwendigkeit“, erklärt Osse. „Die Zertifikate berechtigen uns zur Lagerung von ökologischen Produkten aus der Agrarwirtschaft und bescheinigen uns die Einhaltung von diversen internationalen Richtlinien bei der Lagerung von Lebensmitteln.“ Die Lebensmittel- und Produktsicherheit sowie die Transparenz innerhalb der gesamten Lieferkette nehmen einen immer größeren Stellenwert bei Importeuren und Endverbrauchern ein. „Mit den zunehmenden Anforderungen erhöht sich für uns aber auch der administrative Aufwand“, so Osse. Diesen nehmen die 32 Mitarbeiter des Unternehmens gern in Kauf. Viele von ihnen sind schon über 20 Jahre im Betrieb. „Alte Hasen“ mit exzellenten Warenkenntnissen nennt Peter Osse sie liebevoll. Beim Thema Arbeitskräfte wird der Geschäftsführer nachdenklich. Wie er kämpfen viele Quartiersleute mit dem zunehmenden Fachkräftemangel. Obwohl das Unternehmen Speditionskaufleute, Fachkräfte für Hafen-/Lagerlogistik und Lageristen ausbildet, sind interessierte Bewerber kaum zu finden. Und Nachwuchs wird händeringend gesucht. „Wir bieten unseren Kunden in den Bereichen Lager, Logistik und Spedition einen umfassenden Service aus einer Hand“, erklärt Osse. „Unsere Kunden sagen, was wir tun sollen – wir machen es.“ Der 50-Jährige sieht sich nicht mehr als klassischen Quartiersmann, vielmehr als einen breit aufgestellten Dienstleister in der Distributionskette. Dabei ist eines nicht zu leugnen: Die heutigen Arbeitsabläufe ähneln immer noch sehr stark denen vor über 120 Jahren. Täglich kommen im Lager

die unterschiedlichsten Waren in Containern, auf Paletten, in Säcken, Fässern und Big Bags an. „Wir prüfen unmittelbar nach dem Eintreffen der Sendungen die Qualität der Ware. Bei längerem Aufenthalt kontrollieren unsere Lagerfachkräfte regelmäßig den Zustand der Lebensmittel und auch der Verpackung. Wenn Äpfel beispielsweise Druckstellen haben, sortieren wir diese aus. Wir nennen das ‚gesund packen‘“, erzählt Osse. Und auch wie damals werden den Kunden eine Reihe von Zusatzleistungen angeboten: Von der Neu- und Umverpackung über das Auszeichnen, dem Sortieren und Kommissionieren bis hin zur termingerechten Auslieferung. Nur eben auf zeitgemäße Art. ■

#### Hamburgs Speicherstadtmuseum

Griepen, Kaffeesäcke, Fässer, Ballen und Zuckerklatschen: Im authentischen Rahmen eines Lagerhauses von 1888 wird veranschaulicht, wie die Quartiersleute früher hochwertige Importgüter wie Kaffee, Kakao oder Kautschuk gelagert, bemustert und veredelt haben. Weitere zentrale Themen sind der Tee- und Kaffeehandel, der in den Kontoren der Speicherstadt ansässig war, sowie die Baugeschichte der Speicherstadt, die mit zahlreichen historischen Fotos und Plänen illustriert wird. [www.speicherstadtmuseum.de](http://www.speicherstadtmuseum.de)



**BIG BAGS GEFÜLLT  
MIT KARTOFFELN  
LAGERN UNTER OPTI-  
MALEN KLIMATISCHEN  
BEDINGUNGEN IN  
EINER DER KÜHL-  
HALLEN**

© Heinrich Osse Lagerhaus GmbH



  
**PORATH**  
customs customized

## Porath Customs Agents:

Located in Hamburg. Present all over Europe.

» Learn more about the services we deliver across Europe at [www.porath.com](http://www.porath.com)

**HAMBURG**  
FRANKFURT AIRPORT  
BREMERHAVEN  
GDYNIA  
ROTTERDAM  
NIEUW AMSTERDAM



SEIT DEM UMZUG VON FRIGO COLDSTORE  
LOGISTICS NACH ALTENWERDER 2005 HAT  
DAS UNTERNEHMEN SCHON ZWEIMAL SEINE  
KAPAZITÄTEN ERWEITERT

# Logistik unter dem Gefrierpunkt

**Die Mitarbeiter der Frigo Coldstore Logistics GmbH haben die wohl kältesten Arbeitsplätze im Hamburger Hafen: In den drei Kühlhäusern in unmittelbarer Nähe zum HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) herrschen Temperaturen von bis zu minus 60 Grad Celsius. Hier lagern beispielsweise Geflügel, Lamm- und Rindfleisch, Seafood, Obst und Gemüse aus der ganzen Welt.**

„Die Lage am CTA ist für uns logistisch sehr wertvoll, vor allem, wenn die Waren vor unserer Haustür direkt und ohne lange Umfuhren mit dem Containerschiff ankommen“, berichtet Jens Kobbenbring. Er ist Operations Manager bei Frigo Coldstore Logistics. Seit 2005 ist das 1996 gegründete Familienunternehmen mit einem damals komplett neu konzipierten Tiefkühlager, aufgeteilt in zwei Temperaturzonen, am Standort Altenwerder aktiv. Zuvor befand sich der Firmensitz in der heutigen Hamburger HafenCity. Dieser Standort musste jedoch wegen der dort zunehmenden Bebauung mit Wohn- und Bürogebäuden aufgegeben werden – im Nachhinein ein echter Glücksfall für Frigo. Denn wegen der hohen Auslastung wurden die Kapazitäten in Altenwerder bereits 2008 und 2014 mit zwei weiteren Neubauten erweitert. „Heute verfügen wir über 34.000 Palettenstellplätze auf einer Gesamtfläche von 12.000 Quadratmetern, die wir je nach Produkt unterschiedlich temperieren können“, so Kobbenbring weiter. Je nach Saison werden bis zu 80 Prozent der Lagerkapazitäten von Importen aus Übersee belegt, den Rest machen nationale und EU-Verkehre aus. „Wir verstehen uns mit unserer Dienstleistung als Puffer für unsere Kunden“, betont der Operations Manager, „aber lagern nicht nur ein und aus, sondern wiegen, konfektionieren, kommissionieren und etikettieren auch viele Waren. Wir sind ein Full Service Supplier.“ Dazu verfügt Frigo über einen großen, so genannten Manipulationsraum, in dem die Arbeiten ausgeführt werden. Da er über eine gekühlte Atmosphäre verfügt, muss die Kühlkette dazu nicht unterbrochen werden. Die Ein- und Auslagerungen erfolgen über 28 Verladerampen, die ebenfalls gekühlt werden.

Der Betrieb eines Kühlhauses erfordert viel Energie – und die ist teuer. So hat Frigo schon vor mehreren Jahren auf dem Dach eine Photovoltaikanlage installieren lassen. Der hier erzeugte Strom wird indirekt in das Kühlhaussystem eingespeist. Der jüngste Neubau wurde zudem besonders energieeffizient konzipiert und unterbietet die höchsten Referenzwerte noch einmal um 20 Prozent. So werden beispielsweise intelligente LED-Leuchtmittel eingesetzt, die nur bei Bedarf durch Bewegungsmelder aktiviert werden. Sie sparen nicht nur Strom, sondern erzeugen, in einem Tiefkühlager ebenso wichtig, beim Betrieb auch keine Wärme.

Alle Kühlhäuser hat Frigo so dick isolieren lassen, dass sie bis zu 48 Stunden ohne Strom auskommen können. „Außerdem nutzen wir für den Warenein- und -ausgang

Schleusen, damit möglichst wenig warme Luft ins Lager eindringt“, erklärt Kobbenbring.

Entsprechend den eingelagerten, anspruchsvollen Lebensmitteln ist Frigo Coldstore Logistics nach allen relevanten Lebensmittelsicherheits- und Qualitätsstandards zertifiziert: Der internationale HACCP-Standard beispielsweise sorgt für die Einhaltung von umfangreichen Hygienevorschriften, zudem erfüllt das Unternehmen die Voraussetzungen für das deutsche und europäische Bio-Siegel. Seit 2015 hält Frigo Coldstore Logistics auch die strengen Kriterien der International Featured Standards Logistics, Version 2.1, für alle logistischen Aktivitäten ein. Dazu werden nicht nur Verpackungen, Kühlketten, Hygiene und Sauberkeit regelmäßig gecheckt, sondern auch die Qualifikation und Schulung

**„Heute verfügen wir über 34.000 Palettenstellplätze auf einer Gesamtfläche von 12.000 Quadratmetern, die wir je nach Produkt unterschiedlich temperieren können.“**

der Mitarbeiter, die Umsetzung von Präventionsmaßnahmen sowie die komplette Dokumentation aller Vorgänge. Zudem ist Frigo bereits seit 2006 Mitglied der Umweltpartnerschaft Hamburg, einer Institution zur Förderung des freiwilligen betrieblichen Umweltschutzes in der Hansestadt.

Knapp 50 Menschen beschäftigt der Kühllogistiker, die meisten davon im gewerblichen Bereich. In Spitzenzeiten kommen weitere externe Mitarbeiter hinzu. Die meisten von ihnen sind schon lange im Unternehmen, trotz des „frostigen Klimas“. Denn neben der Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben wie etwa einer regelmäßigen Aufwärmphase, sorgt Frigo für möglichst angenehme Arbeitsbedingungen: So sind die Gabelstapler mit beheizten Kabinen ausgerüstet, für die Mitarbeiter gibt es spezielle Unternehmens-Thermobekleidung und jederzeit stehen kostenlos heißer Tee und Kaffee bereit. ■

# Im Einsatz für den Verbraucher


---

**Pappmaché in Wurst, Dioxin im Fisch, Melamin in Milchprodukten, zuletzt mit Insektizid belastete Eier aus den Niederlanden: Die Skandale um unsere Lebensmittel nehmen kein Ende. Fleisch, Fisch & Co. kommen heute aus aller Herren Länder. Globalisierung ist in der Lebensmittelproduktion längst Realität. Über den Hamburger Hafen findet eine Vielzahl an Lebensmitteln ihren Weg nach Deutschland und in die Europäische Union.**

2016 wurden allein 1,6 Millionen Tonnen Fisch und Fischerzeugnisse sowie 1,5 Millionen Tonnen Fleisch und Fleischerzeugnisse über den Hamburger Hafen importiert. Auch wenn die Einfuhr von Lebensmitteln aus aller Welt unseren Speiseplan bereichert, birgt sie manchmal auch Gefahren. So gelten nicht nur in Asien oft andere gesetzliche Grenzwerte für Pestizidrückstände, auch Katastrophen wie das Reaktorunglück in Fukushima können Lebensmittel nachhaltig belasten. Und manchmal ist es einfach nur die Gier nach Profit, die dazu führt, dass stinkendes Gammelfleisch nochmals behandelt und mit neuen Etiketten versehen wird.

Um zu verhindern, dass ungesunde Lebensmittel in den Handel gelangen, kontrollieren die europäischen Grenzkontrollstellen die Einfuhr und die Durchfuhr aller Sendungen mit Erzeugnissen tierischer Herkunft – Lebensmittel und Nichtlebensmittel – sowie einige pflanzliche

Lebensmittel aus Nicht-EU-Staaten. Diese Aufgabe übernehmen in Hamburg die 70 Mitarbeiter des Veterinär- und Einfuhramts, einer Einrichtung der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, an zwei Kontrollzentren im Hafen. „Wir haben im vergangenen Jahr um die 34.000 Sendungen kontrollpflichtiger Waren zur Einfuhr in die EU kontrolliert und abgefertigt“, sagt Dr. Bettina Gerulat nicht ohne Stolz. „Hinzu kamen rund 25.000 Sendungen, die im Transshipment den Hamburger Hafen im Feederverkehr wieder verlassen haben.“ Bettina Gerulat leitet das Veterinär- und Einfuhramt, das in den vergangenen Jahren durchaus in Europa Maßstäbe gesetzt hat. Die Veterinärin gibt sich bei dieser Tatsache jedoch bescheiden. Dabei ist die Grenzkontrollstelle Hamburg-Hafen führend in der Ausstattung und den IT-gesteuerten Abläufen. „Über das zentrale Port Community System haben wir Einblick in alle Manifestdaten und



2016 wurden allein  
1,6 Millionen Tonnen Fisch  
und Fischerzeugnisse  
sowie 1,5 Millionen Tonnen  
Fleisch und Fleischerzeug-  
nisse über den Hamburger  
Hafen importiert.

-angaben und können darüber den ‚cross-check‘ machen, ob uns auch wirklich alle relevanten Sendungen angemeldet wurden“, so Gerulat. „Und auch die Zusammenarbeit mit den Terminals ist hervorragend und basiert weitestgehend auf automatischen Prozessen. Das ist international keineswegs Standard.“

Im Reiherdamm, mitten im 7.200 Hektar großen Hafengebiet, befindet sich die Zentrale des Veterinär- und Einfuhramts und auch eine der zwei Kontrollstellen. Auf dem weitläufigen Gelände springt die gut 1.000 qm große Halle mit sechs Andockstationen für Lkw ins Auge. Rückwärts müssen diese an die Stationen heransetzen, damit die Kontrolleure in den dahinter liegenden Inspektionsräumen die Container, voll mit Därmen aus China, Fleisch aus Neuseeland oder Pistazien aus dem Nahen Osten, öffnen und die Ware prüfen können. Im Kontrollzentrum herrschen strenge Hygienevorschriften: Saubere Schutzkleidung, Schuhüberzüge und Kopfbedeckung sind Pflicht. In dem Container eines angedockten Lkw stapeln sich Kartons mit tiefgekühltem Fisch. Die Kontrolleure holen mehrere Pakete heraus, rufen Einfuhrdokumente auf einem Bildschirm auf. Ein Kontrolleur misst die Temperatur, sägt von mehreren Blöcken

gefrorenem Fisch ein Stück ab. Die Proben werden dann im Untersuchungsraum aufgetaut. Die Tierärztin riecht daran und isst ein kleines Stück des rohen Fisches. Auch die Kochprobe ist unauffällig. Es ist alles in Ordnung. Die Pakete werden wieder versiegelt. In ein weiterführendes spezielles Labor schicken die Tester nur dann Proben, wenn die Waren zum Beispiel merkwürdig riechen oder schmecken – oder wenn der Computer anzeigt, dass eine zufällige Stichprobe fällig ist.

Mindestens einen Werktag vor Ankunft einer Sendung im Hamburger Hafen müssen die für die Kontrollen erforderlichen Dokumente in der Zentrale im Reiherdamm eingereicht werden. Hier wird geprüft, ob die vorgelegten Papiere den rechtlichen Vorgaben für eine Importabfertigung entsprechen. „Fleisch, Fisch und andere tierische Erzeugnisse müssen uns generell immer vorgeführt werden. Nach erfolgreicher Dokumentenprüfung findet auch die Nämlichkeitskontrolle – eine Identitätsprüfung, ob die Sendung mit den Papieren übereinstimmt und vorgeschriebene Kennzeichnungen vorhanden sind – statt. Bei einem bestimmten Prozentsatz, je nach EU-Vorgabe, nehmen wir die Ware dann noch genauer in Augenschein und ziehen gegebenenfalls




**IPKIS.de - Der 360° Blick auf Ihre Zollabwicklung.**  
*Webinare zu [ipkis.de](https://www.ipkis.de) unter [ip-zoll.de/ipkis](https://www.ip-zoll.de/ipkis)*  
**Florian Ledebauer**  
*Geschäftsführer*



## FULL-SERVICE AGENTUR RUND UM DEN ZOLL

Als Zollspedition übernimmt IP die neutrale und rechtskonforme Zollabwicklung, sowie Prozessberatung für KMU und Großunternehmen. Seit Gründung im Jahre 1990 bieten wir unseren nationalen und internationalen Kunden ein Angebot aus Outsourcing der Zollabwicklung, Zollconsulting, Schulungen, Zoll per EDI sowie Sicherheitsleistung und Verbürgung von Zöllen und Einfuhrumsatzsteuer. Unser Kundeninformationssystem [ipkis.de](https://www.ipkis.de) bietet volle Transparenz der Zollprozesse.

[www.ip-zollspedition.de](https://www.ip-zollspedition.de) Telefon +49 40 333 97 60





DR. BETTINA GERULAT RIECHT AN EINEM KÄSE-DIP, DER AUS SÜDAMERIKA KOMMT. AUCH DIE GESCHMACKSPROBE IST UNAUFFÄLLIG, DIE WARE KANN IMPORTIERT WERDEN



Proben“, erklärt Gerulat. Anders sieht es bei pflanzlichen Produkten aus. Lediglich für einige von der EU festgelegte Nahrungsmittel, beispielsweise Reis, Nüsse oder Tee, müssen Importeure beim Veterinär- und Einfuhramt die erforderlichen Dokumente vorlegen. Und nur bei einem kleinen Prozentsatz, je nach Warengruppe, werden diese Sendungen kontrolliert und getestet.

„Vor 20 Jahren wurden noch 100 Prozent der Fleischeinfuhren aus Nicht-EU-Ländern geprüft, heute sind es nur noch maximal 50 Prozent, die einer Warenuntersuchung unterzogen werden müssen. Die europaweiten Kontrollen sind mittlerweile risikobasiert. Fallen Lebensmittel aus einem Herkunftsland besonders häufig auf, müssen wir diese eine Zeit lang strenger kontrollieren“, erklärt die Veterinärin. „Ein Beispiel hierfür sind Tiefkühl-Erdbeeren: Vor einigen Jahren wurden in dem vermeintlich gesunden Obst aus China Noroviren festgestellt. Für einige Monate hatten wir daher fast täglich Container mit Tiefkühl-Erdbeeren zur Kontrolle auf unserem Hof. Mittlerweile wird die Ware kaum noch überprüft, da europaweit keine Belastungen mehr verzeichnet wurden.“

In 265 Fällen hat das Veterinär- und Einfuhramt im vergangenen Jahr Unregelmäßigkeiten festgestellt, die meisten waren Fehler in Dokumenten. „Auch wenn wir am Ende des Tages mittlerweile in weniger

Container gucken, sind die Verbraucher gut geschützt, zumindest was Nicht-EU-, also Drittlandware angeht“, sagt Gerulat. Der aktuelle Skandal um Fipronil-Eier aus den Niederlanden sorgt denn auch unter den Kollegen des Veterinär- und Einfuhramts für reichlich Gesprächsstoff. ■



#### Europäisches Schnellwarnsystem für Lebensmittel und Futtermittel

Über das Rapid Alert System for Food and Feed (RASFF) der Europäischen Kommission werden Schnellwarnungen zu Lebensmitteln sowie behördlich angeordnete Produktrückrufe von Lebensmitteln und Futtermitteln/Mischfutter veröffentlicht und an die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union weitergeleitet. In den Berichten werden die Art und Herkunft des betroffenen Produktes, der Grund für die Warnung sowie der meldende Mitgliedstaat genannt. Das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit veröffentlicht diese Meldungen einmal pro Monat.

[www.bvl.bund.de](http://www.bvl.bund.de)

**DU WILLST DEN  
JOB, DER PERFEKT  
ZU DIR PASST?**



BIRDIEMATCH ist die Online-Matching-Plattform für Logistik-Jobs. Was ist Dir wichtig in Deiner beruflichen Zukunft? Und welches Unternehmen bietet Dir genau das? Klick´ Dich glücklich, wenn Du Job-Perspektiven suchst, die perfekt zu Deinen persönlichen Vorstellungen passen.

**Das Traumjob-Matching-Portal der Logistik**  
[www.birdiematch.de](http://www.birdiematch.de)



**BIRDIEMATCH**  
FINDE DEINEN TRAUMJOB

Allein bei Brot können Passagiere an Bord von AIDA-Kreuzfahrtschiffen zwischen 40 verschiedenen Sorten wählen

## Frische Lebensmittel für Kreuzfahrtschiffe

© AIDA Cruises

**Das Kreuzfahrtgeschäft boomt. Die Zahl der Menschen, die ihren Urlaub auf einem Kreuzfahrtschiff verbringen, nimmt weiter zu. Allein in Hamburg geht man in diesem Jahr bei insgesamt 200 Schiffsanläufen von rund 800.000 Passagieren aus, die ihre Reise an einem der drei Hamburger Kreuzfahrtterminals beginnen oder beenden. Menschen aus unterschiedlichen Ländern, die an Bord während der Reise ein vielfältiges Versorgungs- und Unterhaltungsangebot erwarten. Die hierzu erforderliche Logistik stellt hohe Anforderungen an die Reedereien und deren Logistikpartner.**

Zu den Stammgästen im Hamburger Hafen zählen die Schiffe der AIDA-Flotte. Sie laufen Hamburg auf ihren Nordeuropa-Kreuzfahrten an und sind mit der Versorgung der bis zu 2.200 Passagiere plus der rund 600 Crewmitglieder eine logistische Herausforderung. Gilt es doch für die täglich mehr als 10.000 Mahlzeiten ausreichend Lebensmittel und Getränke im Hamburger Hafen für die bevorstehende Reise aufzunehmen. Denn während der zehntägigen Kreuzfahrt müssen sieben Restaurants auf dem Schiff jederzeit mit Lebensmitteln ausreichend versorgt sein.

### **ZEHN GROSSE TRUCKS BRINGEN LEBENSMITTEL FÜR ZEHN TAGE**

Doch wie kommen Frischobst, Hummer, Steaks und die vielen anderen Lebensmittel und Getränke in der richtigen Menge und Qualität pünktlich an Bord? Während einer Reise werden unter anderem vier Tonnen Ananas, die beliebteste Frucht der Kreuzfahrer, 25.200 Eier, 4.000 Liter Bier pro Sorte sowie 4.900 Liter Weiß- und Rotwein konsumiert. Für AIDA ein wichtiger Aspekt: die Vielfalt des Gastronomieangebots. So werden beispielsweise an Bord bis zu 95 verschiedene Käse- und 40 verschiedene Brotsorten angeboten. Der Gast kann aus 163 Schinken- und Salamivariationen wählen und findet garantiert bei 65 verschiedenen

Frucht- und Obstsorten sein Lieblingsprodukt. Für eine perfekte Beilage zum Fisch und Fleisch stehen 125 frische Gemüseoptionen bereit.

Zehn große Trucks sind nötig, um alle Lebensmittel für eine zehntägige Kreuzfahrt anzuliefern. Und wer steuert die logistischen Prozesse und sorgt für eine reibungslose Versorgung? Bei AIDA ist es Anne Albrecht, die als Senior Manager Logistics neben den insgesamt zwölf AIDA-Kreuzfahrtschiffen auch die Versorgungslogistik für die 15 Kreuzfahrtschiffe von Costa managt. Unterstützt wird sie bei AIDA von sieben Kollegen in Rostock und weiteren neun Kollegen von Costa in Genua. Der Logistkbereich von Anne Albrecht ist bei AIDA organisatorisch dem Procurement-Bereich angegliedert, der den gesamten Einkauf steuert. Die gelernte Schiffsfahrtskauffrau ist bereits seit 2004 für das Unternehmen tätig und hat sich als Handelsfachwirtin die Erfahrung und Kenntnis für die Versorgungslogistik im Kreuzfahrtbereich über Jahre erarbeitet. „Unsere logistischen Abläufe sind aufgrund der kurzen Liegezeiten der Schiffe in den Häfen auf die Minute geplant. Und jede Planung beginnt zunächst mit der Provision, also der Proviant-Abteilung an Bord eines unserer Kreuzfahrtschiffe. Dort erstellt der Provision Master in Abstimmung mit dem Chef de Cuisine die Anforderungsliste für die im vorgeschlagenen Speisenplan benötigten Le-

bensmittel und Getränke. Die Procurement-Abteilung erhält diese Aufstellung und erteilt nach der Überprüfung die Aufträge an die ausgewählten Lieferanten“, erklärt Anne Albrecht die Abläufe. Zu diesem Zeitpunkt gehen auch bereits die Informationen zu den Bestellungen an den beauftragten Logistikdienstleister.

### KREUZFARTSCHIFFE WARTEN NICHT IM HAFEN AUF LIEFERUNGEN

Bei AIDA heißt der Logistikdienstleister Basté & Lange (B&L), ein Unternehmen der Kloska Gruppe, mit Sitz in Hamburg. Dort wird das angenommene Transportvolumen für die Bestellungen ermittelt, und nach Abstimmung und Prüfung durch Anne Albrechts Logistikabteilung gehen dann die Transportaufträge frühzeitig an ausgewählte Transportunternehmen. In enger Zusammenarbeit mit B&L werden die Anlieferzeitpläne und Pufferzeiten festgelegt. B&L übernimmt für AIDA neben der Zwischenlagerung, der Qualitätskontrolle, Kommissionierung und Verpackung der Lieferantware auch die Erstellung der benötigten Transportdokumente, wie z. B. Packlisten und Proforma-Rechnungen. Dabei fließen alle für den Einkauf und die Transportabwicklung relevanten Daten in das Transportmanagementsystem von AIDA. Anne Albrecht und ihr Team behalten so gemeinsam mit den verbundenen Partnern jederzeit den Überblick und können im Falle von Zeitplanänderungen kurzfristig eingreifen und flexibel Lösungen entwickeln. Denn Kreuzfahrtschiffe warten nicht im Hafen auf verspätete Zulieferungen.

### „WIR SIND ALLE GLÜCKLICH, WENN UNSER KÜCHENCHEF ZUFRIEDEN IST.“

So ist auch die zeitliche Reihenfolge der Anlieferungen mit dem Truck im Hafen genau geplant und vorgegeben. Der Provision Master an Bord kümmert sich mit seinen sieben Kollegen um die Annahme der Lieferungen, die Qualitätskontrollen und das sorgfältige Verstauen in den speziellen Lagerräumen auf dem Kreuzfahrtschiff. Wann das Frischobst und wann die Lieferung mit Tiefkühlware eintreffen muss, bestimmt er und steht dabei ständig mit Anne Albrecht und ihrem Team sowie B&L in Kontakt. Nichts darf dem Zufall überlassen bleiben, und die zum Teil sehr sensible Frischware darf auf keinen Fall Schaden nehmen. „Wir sind ein sehr gut eingespieltes Team in der Logistik und freuen uns über die hohe Qualität, die wir zusammen erreichen. Es macht uns alle glücklich, wenn unser Chef de Cuisine bei seinen persönlich vorgenommenen Stichproben während der Anlieferung strahlt und mit den Kontrollergebnissen zufrieden ist. Dann haben wir gemeinsam mit unseren Logistikpartnern und allen anderen in der Versorgungskette Beteiligten einen guten Job gemacht und unsere Kreuzfahrtgäste und die Crew sind bestens versorgt“, betont Anne Albrecht nicht ohne Stolz. ■

*Zehn große Lkw sind nötig um ein AIDA-Schiff für eine zehntägige Reise mit Lebensmitteln zu versorgen*



### Basté & Lange (B&L) gehört zur 1981 gegründeten Kloska Group

- B&L betreibt in Hamburg exklusiv für AIDA ein Lager mit 18.000 qm Fläche, davon 5.000 qm Tiefkühl- und Kühlfläche.
- 2016 wurden für AIDA 3.000 Lkw und Container mit insgesamt 40.000 Tonnen ausgehender Ware und 83.000 ausgehenden Paletten abgefertigt.
- Alle Unternehmen der Kloska Group sind nach DIN EN ISO 9001 (Qualitätsmanagement), 14001 (Umweltmanagement), 50001 (Energiemanagement) und OHSAS 18001 (Arbeitsschutzmanagement) zertifiziert. Die Unternehmen der Gruppe, die mit Lebensmitteln handeln, sind nach DIN EN ISO 22000 (Lebensmittelsicherheit) zertifiziert.





Schreibt mir unter: [facebook.com/ppickhuben](https://facebook.com/ppickhuben)

# PETER PICKHUBENS PINNWAND

## Nichts für Langschläfer

Wenn sich um zwei Uhr morgens die Tore des Hamburger Großmarkts öffnen, füllt sich die historische Großmarkthalle mit den unterschiedlichsten Aromen, Farben und vor allem jeder Menge Leben. Es herrscht Hochbetrieb: Überall stapelt sich Ware, Gabelstapler fahren durch die Gänge, Kisten werden auf Lkw geladen. Rund 420 Marktfirmen mit mehr als 2.400 Mitarbeitern verkaufen hier Obst und Gemüse, Blumen und Pflanzen, aber auch Backwaren, Delikatessen oder internationale Spezialitäten. Der Hamburger Großmarkt ist mit 27 Hektar – das entspricht der beachtlichen Größe von knapp 38 Fußballfeldern – flächen-

mäßig das größte Frische-Zentrum Norddeutschlands. Jährlich werden hier 1,5 Millionen Tonnen Ware umgeschlagen. Die Händler und Gastronomen, die hier einkaufen, kommen nicht nur aus dem Großraum Hamburg. Auch Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und sogar Teile Skandinaviens und Osteuropas gehören zum Einzugsgebiet. Denn direkt am Hafen gelegen, mit der Autobahn gleich vor der Tür, ist der Hamburger Großmarkt verkehrstechnisch optimal angebunden. Voraussetzung für einen Einkauf auf dem Hamburger Großmarkt ist ein Gewerbeschein. Wer diesen nicht vorweisen kann, kommt aber auf einem der vielen Events, wie beispielsweise dem jährlichen Food Market Hamburg, in den Genuss, die ganz besondere Atmosphäre der denkmalgeschützten Markthalle mit dem wellenförmigen Dach zu genießen.

[www.grossmarkt-hamburg.de](http://www.grossmarkt-hamburg.de)



© Großmarkt Hamburg

## TAG DES KAFFEES

Kaffee ist das Lieblingsgetränk der Deutschen. Während er bis ins 12./13. Jahrhundert noch als Heilmittel galt, wird Kaffee heute wegen seines besonderen Geschmacks und Aromas getrunken. Er ist Genussmittel und Wachmacher, bringt den Kreislauf in Schwung und wirkt sich positiv auf die Stimmung aus. Als Hommage an den Kaffee hat der Deutsche Kaffeeverband im Jahr 2006 den „Tag des Kaffees“ ins Leben gerufen – mittlerweile wird er sogar weltweit am ersten Tag des Oktobers gefeiert. Bei zahlreichen Veranstaltungen können Kaffeeliebhaber am Ehrentag des Kaffees bundesweit die Vielfalt der aromatischen Bohne entdecken und einen Blick hinter die Kulissen der Kaffeewelt werfen. Wer nicht an einer der zahlreichen Aktionen anlässlich des „Tag des Kaffees“ am 1. Oktober teilnehmen kann, geht in Hamburg am besten in das Kaffeemuseum Burg in der Hamburger Speicherstadt. Das einzigartige Museum verschafft dem Besucher mit über 8.800 Ausstellungsstücken, darunter allein 900 verschiedene Kaffeemühlen, einen guten Überblick über das Genussmittel und gibt zugleich einen Einblick in die Geschichte des Kaffees. Auch Seminare, Verkostungen und Führungen sind im Angebot.

[www.tag-des-kaffees.de](http://www.tag-des-kaffees.de) und [www.kaffeemuseum-burg.de](http://www.kaffeemuseum-burg.de)



## AQUAVIVA CONTAINER: LUXUSKABINEN FÜR HUMMER

Hummer sind faszinierende Tiere. Sie sind Einzelgänger und halten sich in den Tiefen des Meeres am liebsten in dunklen, engen Verstecken auf. Die als Delikatesse geltenden Tiere wurden bislang entweder gefroren auf dem Seeweg oder lebendig per Luftfracht in einfachen Transportkisten zu den Märkten in der ganzen Welt befördert. Da Stress und Frost die Qualität des Fleisches negativ beeinflussen, hat das Schifffahrts- und Logistikunternehmen CMA CGM jetzt Luxuskabinen für Hummer im Programm – für einen stressfreien und artgerechten Transport vom Fang bis zur Ankunft bei Großhändlern oder Restaurants. Die neue Generation von Containern, die in Zusammenarbeit mit dem Unternehmen EMYG Environnement & Aquaculture entwickelt wurde, ermöglicht den Transport der

lebenden Hummer in ihrem natürlichen Meerwasser. Dieses wird mit einer speziellen Technologie gereinigt, aufbereitet und auf einer für die Tiere optimalen Temperatur gehalten. Die Hummer selbst sind immer zu sechst in einer speziellen Transportbox, in der ihre natürlichen Lebensbedingungen imitiert werden. Im dunklen Innenraum der Kiste hat der Hummer ausreichend Platz, um sich zu bewegen und ist dabei von seinen Artgenossen getrennt. Bis zu 3.000 Hummer passen in einen 20-Fuß-Container, in einen 40-Fuß-Container sogar 9.000. Nach einer Testphase wurden die Aquaviva-Container Anfang Juni zum ersten Mal von Kanada in die Niederlande verschifft.



© CMA CGM

## Stadt der Kakaobohnen

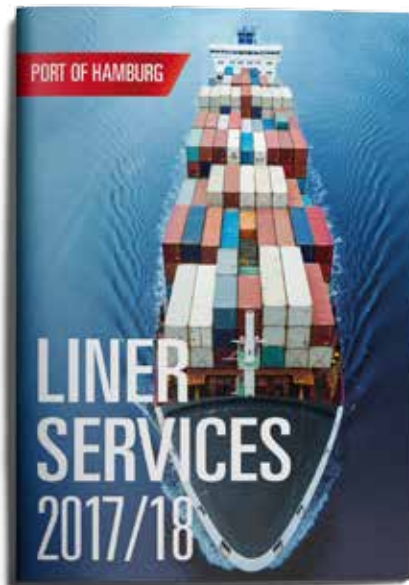
Es ist kaum zu glauben, jeder Deutsche isst pro Jahr im Durchschnitt mehr als 100 Tafeln Schokolade. Von der Elfenbeinküste und aus Südamerika kommen die getrockneten Kakaobohnen, der Rohstoff für die leckere Nascherei, in Containern über die Elbe nach Deutschland. Hamburg ist der größte Kakao-Umschlagplatz in Deutschland. Einer der großen Player im Kakao-Geschäft ist das Unternehmen H.D. Cotterell GmbH & Co. KG. Fast täglich kommen hier tonnenweise Rohkakao und Halbfertigprodukte wie Kakaomasse und Kakaobutter an. Bereits von weitem ist der typische würzig-herbe Duft des Kakaos aus den Lagerhallen zu riechen. Auf einer Fläche von 120.000 qm lagert Kakao aus 36 Ländern. „Hunderte Tonnen Kakaobohnen verlassen jeden Tag unsere Lagerhallen zu den Werken der Schokoladenindustrie. Aus 100 Tonnen Kakaobohnen werden 1,8 Millionen Tafeln Schokolade hergestellt“, so Thomas Cotterell, Geschäftsführer des traditionsreichen Unternehmens. Genauso beineindruckend wie die riesigen Berge gelagerter Kakaobohnen, sind die Produktionshallen für das Aufschmelzen von Kakaomasse und -butter. Seit mehreren Jahren gibt es in den kakaoproduzierenden Ländern den Trend, Kakaohalbfertigprodukte selbst herzustellen und nach Europa zu exportieren. Etwa 150 Tonnen Kakaomasse können täglich in den Hallen geschmolzen und sterilisiert so-

wie 100 Tonnen Kakaobutter geschmolzen und desodoriert werden. Zur Lagerung der flüssigen Rohstoffe stehen 17 beheizte Tanks bereit. Der kombinierte Service von Lagerung und Aufschmelzung ist in Deutschland bisher einmalig.

[www.cotterell.de](http://www.cotterell.de)



© H.D. Cotterell



## Hafen Hamburg Liner Services

Für alle, die im Seefrachtbereich tätig sind, bietet das von Hafen Hamburg Marketing e.V. herausgegebene „Port of Hamburg Liner Services“ einen schnellen und nach Fahrtgebieten strukturierten Überblick über die mehr als 120 Liniendienste, die Hamburg direkt mit 370 Häfen in mehr als 100 Ländern verbinden. Auf 56 Seiten liefert die neue Ausgabe 2017/2018 eine umfassende Übersicht der Linien-, Feeder- und Shortsea-Verbindungen von Deutschlands größtem Seehafen in alle Welt. Sie finden die Publikation in Deutsch und Englisch auf unserer Website unter [www.hafen-hamburg.de/de/presse/media](http://www.hafen-hamburg.de/de/presse/media)

## Jahresbericht Hafen Hamburg Marketing e.V.

Im Jahr 2016 hat Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM) den Hafenstandort erneut sehr gut am Markt positioniert. Über 6.500 Entscheidungsträger aus der Logistik- und Hafengewirtschaft sowie aus den Bereichen Handel, Industrie und Transport nahmen im Berichtsjahr das vielfältige HHM-Veranstaltungsangebot wahr. Die Marketingorganisation betreute zudem 115 Besuchergruppen und vertrat den Hafen auf zahlreichen Messen und Konferenzen. Der Jahresbericht 2016 bietet einen umfassenden Überblick über die Projekte und Aktivitäten von HHM im In- und Ausland. Sie finden die Publikation in Deutsch und Englisch auf unserer Website unter [www.hafen-hamburg.de/de/presse/media](http://www.hafen-hamburg.de/de/presse/media)



### Impressum

**Das Port of Hamburg Magazine ist eine Publikation des Hafen Hamburg Marketing e.V.**

**Herausgeber:** Hafen Hamburg Marketing e.V. ■ **Redaktion/Redaktionsleitung, Ausgabe September 2017:** Bengt van Beuningen, Julia Delfs, Annette Krüger, Hafen Hamburg Marketing e.V., Behrend Oldenburg, BONUM

■ **Gesamtproduktion/Objektverwaltung, Ausgabe September 2017:** ELBREKLAME Marketing und Kommunikation EMK GmbH, Carl-Petersen-Straße 76, 20535 Hamburg, [www.elbreklame.de](http://www.elbreklame.de) ■ **Layout, Ausgabe September 2017:** Jan Klaas Mahler, ELBREKLAME GmbH ■ **Druck, Ausgabe September 2017:** Lehmann Offsetdruck GmbH ■ **Anzeigenverwaltung, Ausgabe September 2017:** Holger Grabsch, ELBREKLAME GmbH

■ **Englische Adaption, Ausgabe September 2017:** T + S Team

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Keine Haftung für unverlangte Fotos, Manuskripte etc. Gerichtsstand Hamburg. Verbreitete Auflage: 7.000 Exemplare deutsch, 1.500 Exemplare englisch. E-Paper Version deutsch- und englischsprachig auf [www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de) und [www.portofhamburg.com](http://www.portofhamburg.com) mit ca. 450.000 Klicks monatlich. Bei Adressänderungen oder wenn Sie zusätzliche Exemplare anfordern möchten, wenden Sie sich bitte an: Hafen Hamburg Marketing e.V., Tel.: 040 37709-0, E-Mail: [info@hafen-hamburg.de](mailto:info@hafen-hamburg.de).

[www.hafen-hamburg.de](http://www.hafen-hamburg.de)

[www.portofhamburg.com](http://www.portofhamburg.com)





# PERFECT DELIVERY

[www.chipolbrok.com](http://www.chipolbrok.com)



**CHIPOLBROK**

Better ships / Better service / Better opportunities

**saco**

*...shipping and more!*

**NVOCC** Services Worldwide  
[www.saco.de](http://www.saco.de)