



**Komplexes Depotgeschäft: Containerdepots wie CMR bieten ein breites Dienstleistungsspektrum an.**

Der Depot- und Reparaturbetrieb in Sichtweite des Hamburger Freihafens gehört mit seinen rund 450 bis 500 Containerbewegungen am Tag zu den Großen der Branche. Geleitet wird das Unternehmen von dem Geschäftsführer Kai Ove Tiedemann. Die Containerprofis bieten mit 35-köpfigem Team ihren Kunden ein umfangreiches Dienstleistungsspektrum rund um den Container.

#### **Enormer Flächenbedarf**

Die zweifellos augenfälligste Dienstleistung ist die Lagerung von Leercontainern. Auf einer Fläche von rund 80.000 m<sup>2</sup> hält CMR durchschnittlich 5000 bis 7000 Container aller Art für seine Kunden vor. Gelagert wird in unterschiedlichen Containerstocks. So wird ein schneller Zugriff auf die Container des jeweiligen Kunden gewährleistet. Die Container dürfen maximal in

acht Lagen gestapelt werden. Deutlich lieber wird mit sechs Lagen gearbeitet, weil der Handlingaufwand so wesentlich geringer ist. Wenn das Geschäft allerdings so richtig brummt, muss das Maximum in Sachen Höhe ausgenutzt werden. Raum für Erweiterungen ist leider nicht vorhanden.

Überhaupt ist der enorme Flächenbedarf eine der ganz großen Herausforderungen im Depotgeschäft. „Wir gelten bei der Hamburg Port Authority (HPA) als Flächenfresser und sind im unmittelbaren Hafengebiet nicht so gerne gesehen“, bedauert Tiedemann, „da wir logischerweise auch sehr viel Lkw-Verkehr generieren.“ Dabei werde allerdings verkannt, so Tiedemann weiter, dass die Dienstleistungen rund um den Container dort angeboten werden müssen, wo Container auch umgeschlagen werden. „Ein Depot- und Reparaturbetrieb in Glücksstadt oder Sit-

tensen macht für die Reedereien noch keinen Sinn, weil es die Kosten in die Höhe treibt“. „Wenn den Depots keine entsprechenden Flächen für Leercontainer zur Verfügung gestellt werden,“ so befürchtet Tiedemann, „könnte das zu einem Abwanderungstrend in Richtung Benelux führen.“

#### **Anziehende Nachfrage**

Gegenwärtig gibt es bei CMR noch freie Kapazitäten. „Wir haben derzeit deutlich verkürzte Durchlaufzeiten. Weil die Reeder in der Krise keine neuen Container bestellt haben, hat sich das Angebot durch die anziehende Nachfrage nach Containern spürbar verknappert.“ Tiedemann rechnet jedoch bis spätestens 2011 mit wieder normalisierten und damit steigenden Umschlagzahlen, sodass dann wieder am Rande der Kapazitätsgrenze gearbeitet wird.