



Ob T-Shirts, Spielzeuge, Möbel, Autoteile, Turbinen oder Nahrungsmittel – was weltweit gehandelt wird, muss in dieselbe globale «Transportschachtel» passen: Der Container ist zum Symbol der international vernetzten Wirtschaft geworden. Auf dem Bild US-Soldaten bei der Suche nach Terroristen. TIM TURNER / AP

Die Globalisierungskiste

Der Container als Kind und Triebkraft der Globalisierung

Der Container hat den Warentransport zur See radikal verändert. Globalisierung und Containerisierung stehen dabei in symbiotischer Beziehung zueinander. Ohne den Container hätte es keinen China-Boom gegeben. Ohne Container wäre der Wein aus Chile viel teurer.

20x8x8,5 Fuss lautet die Formel der Globalisierung. Es sind die Masse des 20-Fuss-Standard-Containers, was in Metern ausgedrückt 6,06x2,44x2,59 ergibt. Zusammen mit seinem grösseren Bruder, dem 40-Fuss-Container, prägt er das Bild des modernen Seetransports. Der Container hat die Häfen der Welt zu Bauklotzlandschaften umgestaltet – und das weltweite Transportwesen umgekrempelt. In Container gepackt wird heute nahezu alles, was nicht als Schüttgut oder Flüssigkeit in speziellen Schiffen befördert werden muss: von T-Shirts aus Bangladesch über Spielzeuge und Möbel aus China bis zu Autobestandteilen aus Deutschland und Turbinen aus der Schweiz. Aber auch Nahrungsmittel in bedeutendem Umfang kommen in die Kiste, wobei für verderbliche Produkte Kühlcontainer eingesetzt

werden. Die Containerisierung hat inzwischen 70 Prozent aller Güter erfasst, Tendenz steigend.

Eine logische Weiterentwicklung

Das haben die simplen Stahlblechboxen in 51 Jahren geschafft. Ihre Erfindung geht auf den amerikanischen Spediteur Malcom P. McLean zurück. Anstatt Packen von Baumwolle oder Tabak von Scheuerleuten zuerst vom Lastwagen abzuladen und dann im Frachter zu stauen, was ziemlich viel Zeit in Anspruch nahm, verfiel der ebenso ungeduldige wie findige Transportunternehmer auf die Idee, einfach den Lastwagenanhänger aufs Schiff zu hieven. 1954 stieg er selbst ins Reedereigeschäft ein und liess einen alten Navy-Tanker umbauen. Die «Ideal X» verliess am 26. April 1956 Port Newark mit 58 Anhängern. Der nächste Schritt war die logische Konsequenz: McLean liess das Fahrgestell stehen und ver lud nur noch den Auflieger. Schon war der Container geboren. 1964 standen seine ISO-Normen fest, und 1966 kamen die ersten ihrer Art nach Europa.

Die Vorgaben des Containers prägen inzwischen auch die Baupläne der Schiffe. Ihre Ladekapazität wird nach eben jenem 20-Fuss-Standard-Container berechnet. Man spricht von der Twenty Foot Equivalent Unit oder von TEU. Das zurzeit grösste Containerschiff mit einer Länge von 397,71 Metern über alles und einer offiziellen Tragfähigkeit von 11 000 TEU ist die «Emma» der dänischen Reederei Maersk. Die dicke «Emma» gilt zwar als Königin der Containerdampfer. Mit ihr sind aber längst noch keine Grenzen erreicht; noch grössere Schiffe sind bereits in Planung.

23-mal der Erdumfang

Auch im weltweiten Containerhandel, dessen Umfang ebenfalls in TEU ausgedrückt wird, scheint es keine Grenzen zu geben. Wurden im Jahr 2000 noch 68 Millionen TEU bewegt, verdoppelte sich die Menge bis 2006 auf beinahe 121 Millionen TEU. Bis ins Jahr 2010 wird die Zahl der weltreisenden Container auf 156 Millionen TEU anwachsen. Würde man sie dannzumal alle aneinanderreihen, könnte man den Bandwurm über 23-mal um die Erde wickeln. In diesen Quantensprüngen drückt sich die fruchtbare Verbindung von Welthandel und Containern aus. Erst der Container ermöglichte die rasante Steigerung der transportierten Mengen im Zuge der Globalisierung, und ohne ihn und das weltweit gespannte Netz der Containerschiffahrt hätte es den China-Boom nicht gegeben. Darin sind sich die Experten einig.

Mit dem Container beschleunigten sich die Transportgeschwindigkeiten. «Ein konventionelles Frachtschiff brachte es 1965 in einem Jahr auf vier Rundreisen Europa-Asien. Dabei transportierte es etwa 80 000 Tonnen Ladung», sagt Michael Behrendt, Verwaltungsratspräsident der deutschen Hapag-Lloyd. Ein modernes Contai-

nerschiff, das mit rund 50 Kilometern pro Stunde unterwegs ist, befördert im Jahr bei 6,5 Rundreisen zwischen Europa und Asien eine Ladungsmenge von rund 1,3 Millionen Tonnen.

Transportkosten marginalisiert

Mehr Ladung plus höhere Geschwindigkeit – das beschert zuerst einmal den Handelstreibenden glückliche Gesichter. «Die Transportkosten wurden durch die Einführung des Containers marginalisiert», betont Behrendt. Lag im Jahr 1970 ihr Anteil an den gesamten Aufwendungen noch bei 10 Prozent, betragen sie heute im Durchschnitt gerade einmal 3 Prozent. «Man stelle sich vor», macht Otto Schacht, der bei Kühne & Nagel für das weltweite Seefrachtgeschäft verantwortlich ist, die Rechnung: «Sie füllen einen Container mit 1250 Kartons chilenischen Weins à 12 Flaschen. Den Container von Chile in die Schweiz zu transportieren, kostet rund 2500 Dollar. Das macht 0,16 Cent oder etwa 20 Rappen pro Flasche.» Auch wenn der Transportpreis um 20 Prozent stiege, hätte das kaum Auswirkungen auf den Endpreis im Laden.

Je grösser die Schiffe, desto kostengünstiger, auf die beförderte Tonne gerechnet, fahren sie auch, bringt es Burkhard Lemper vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen auf den Punkt. Die steigenden Treibstoffpreise gehen schliesslich auch an der Seefahrt nicht spurlos vorüber. Ein Schiff wie die «Emma» von Maersk verbraucht bei einem Höchsttempo von 26,7 Knoten 375 Tonnen Treibstoff pro Tag. Das gilt bereits als äusserst ökonomisch. Die nächste Schiffsgeneration mit einer nominalen Ladekapazität von rund 13 000 TEU soll indes nur noch 259 Tonnen pro Tag verbrennen. 100 Tonnen weniger Verbrauch könnten Einsparungen von bis zu 40 000 Dollar täglich bedeuten.

Richtig laden als Denksportaufgabe

Lob wird dem Container auch punkto Sicherheit zuteil. «Die ersten Radios aus Japan sind noch in Kartons verpackt und auf Paletten gestapelt worden. Dabei waren sie nicht nur Witterungseinflüssen ausgesetzt, sondern konnten auch leichter geklaut werden», sagt Otto Schacht. Sofern richtig gepackt, schützt der Container unterwegs die Ladung vor vielerlei. Das stellt die Kiste selbst aber auf harte Proben. Auf einem 300 Meter langen Containerschiff in schwerer See kann eine Box in der vordersten und hintersten Ladereihe beim sogenannten Stampfen gut 30 Meter hinauf und hinunter wandern.

Auch die seitliche Belastung ist erheblich. Selbst bei mässig bewegtem Meer rollt ein Schiff. Dabei neigt es sich schnell einmal bis zu 10 Grad zur Längsachse. Werden die Bedingungen härter, sind 30 Grad nicht ungewöhnlich. Dazu kommt der Druck auf die unteren Container durch den Turm über ihnen. Damit die untersten nicht flach-

gepresst werden, müssen die Schiffsoffiziere, die für das Laden zuständig sind, darauf achten, dass die schweren Container unten stehen. Gleichzeitig soll aber auch beim Anlaufen der verschiedenen Häfen nicht der ganze Turm umgestapelt werden müssen. Das Laden von Tausenden Containern wird damit zur Denksportaufgabe, die ohne Unterstützung ausgeklügelter Computerprogramme kaum zu lösen wäre.

Container über Bord

Nach Angaben von Versicherungsexperten gehen jährlich 2500 bis 10 000 Container über Bord. Einige verschwinden samt Ladung auf Nimmerwiedersehen. Andere schwimmen noch eine Weile – manchmal knapp unter der Wasseroberfläche – und stellen für kleinere Schiffe eine erhebliche Gefahr dar. Trotzdem kann Otto Schacht getrost von einer minimalen Verlustrate sprechen. Gemessen an der Gesamtzahl der transportierten Container kommt man selbst bei pessimistischen Annahmen nicht einmal in die Nähe der 1-Prozent-Grenze. Grösseres Kopfzerbrechen bereitet der Branche der sich anbahnende Stau zu Lande. Die Häfen sind schlicht und einfach voll. Einen Hafen zu erweitern, dauert indes wesentlich länger, als ein Schiff zu bauen, überdies binde das vorübergehend weitere Kapazitäten, sagt Lemper vom ISL. Allenfalls hier zeichnen sich Grenzen des Wachstums der Containerwirtschaft ab, wenn es denn welche gibt.

Ronald Schenkler

Flinke Kolosse

Wer die riesigen, vollbeladenen Containerschiffe an Meereshäfen sieht, kann kaum glauben, dass solche Ungetüme je am andern Ende der Welt ankommen können, ohne die halbe Ladung zu verlieren. Jeder Quadratzentimeter scheint bis an den Rand des Schiffs belegt, und die Fracht ragt steil in die Höhe. Dennoch sind diese Kolosse zu einem Hauptpfeiler der globalisierten Wirtschaft geworden. Sie haben, trotz ihrer scheinbaren Schwerfälligkeit, den Transportverkehr beschleunigt, vervielfacht und gleichzeitig verbilligt. Entscheidend für diese Entwicklung war die Erfindung des Containers vor 51 Jahren. Er dient als universales Gefäss, mit dem alle Güter in fast alle Ecken der Welt gebracht werden können, per Schiff, Bahn oder Auto. Das rasante Wachstum des Handels zwingt allerdings die Staaten, immer grössere Häfen anzulegen.