

## EINLEITUNG

### HAMBURG, DEINE LASTER

Es ist heute kaum noch vorstellbar, wie sehr sich der Verkehr in den letzten mehr als 150 Jahren verändert hat: Von Kleinstaaterei zu offenen Zollgrenzen in ganz Europa, von schlammigen, mit tiefen Rinnen durchzogenen Straßen zu asphaltierten, mehrspurigen Autobahnen, von Pferdewerkzeugen bis zu motorisierten Nutzfahrzeugen für jede denkbare Spezialaufgabe, vom Fuhrmann zum Berufskraftfahrer. Seit der Erfindung der Dampfmaschine Ende des 18. Jahrhunderts hat sich der Verkehr auf den Straßen der Welt rasend weiter entwickelt. Dieser Prozess ist noch lange nicht abgeschlossen.



Über Tausende von Jahren hatte sich seit der Erfindung des Rades im Fuhrgewerbe nur wenig verändert: Menschen schoben oder zogen Handkarren, Pferde oder Ochsen zogen Fuhrwerke. Seit Ende des 18. Jahrhunderts zeichneten sich jedoch revolutionäre Entwicklungen am Horizont ab. Erste Dampfwagen fuhren in England bereits seit 1803 kurze Strecken mit großen Lasten. Aufgrund der schlechten Straßenverhältnisse, die in Europa zu dieser Zeit noch herrschten, verlegten die Entwickler früh die Dampfwagen von den Straßen auf Schienen. Das sogenannte „Eisenbahnzeitalter“ begann in Deutschland 1835 mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie zwischen Nürnberg und Fürth. Diese sechs Kilometer lange Strecke stand am Beginn einer stürmischen Entwicklung: 1845 war die Gesamtlänge der Eisenbahnstrecken bereits auf 2.300 Kilometer angewachsen, 1870 bestand ein

Netz von etwa 20.000 Kilometern, das alle wichtigen Regionen in den deutschen Ländern miteinander verband. Seine größte Ausdehnung erlangte das Eisenbahnnetz 1913 mit einer Länge von 64.000 Kilometern. Der Ferntransport von Gütern und Personen wurde nun fast gänzlich durch die Eisenbahn abgewickelt. Fuhrwerke wurden vornehmlich im Nahverkehr oder im Zu- und Abfuhrverkehr für die Eisenbahn eingesetzt.

Mit der Erfindung des Explosionsmotors am Ende des 19. Jahrhunderts änderte sich das Kräfteverhältnis zwischen Eisenbahn und Straßengüterverkehr langsam wieder. Den ersten Lastkraftwagen, der in Serie gebaut wurde, stellte bereits 1896 die Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstadt her. Von da an bedurfte es noch zahlreicher technischer Verbesserungen und eines gesteigerten Zutrauens der Frachtunternehmen in die neue Technik, bis sich der Lastkraftwagen nach dem Ersten Weltkrieg langsam durchsetzte. Der Bestand stieg von knapp 10.000 Lkw 1914 auf ca. 43.000 im Jahr 1922 und bis 1931 auf 161.000 Stück. Gleichzeitig wurde der Ausbau der Straßen vorangetrieben und die Technik im Straßenbau verbessert. Die Konkurrenz zwischen Straße und Schiene wurde härter.







Am Ende der 1930er Jahre und im Zweiten Weltkrieg kam der Straßengüterverkehr mit Lkw durch gesetzliche Einschränkungen bzw. durch Requirierungen fast ganz zum Erliegen. Nach dem Krieg erlangte der Lkw aber zunächst wieder leicht die Oberhand, da viele Bahnlinien zerstört waren oder durch Demontagen entfernt wurden, während die Straßen oft in einem besseren Zustand waren. Dennoch litt auch der Verkehr mit Lastwagen unter dem Treibstoff- und Materialmangel der Kriegs- und Nachkriegszeit.

Seit der Wirtschaftswunder-Zeit der 1950er und 1960er Jahre entwickelte sich die Lkw-Technik unaufhörlich weiter. Sicherheit, sinkender Kraftstoffverbrauch, weniger Schadstoffausstoß und bessere Anpassung des Fahrzeugs an die Bedürfnisse der Ladung waren die Leitlinien der Hersteller. Der Ausbauzustand der Straßen wurde ebenfalls kontinuierlich verbessert: Bis in die entlegensten Winkel Europas kann heute über Straßen alles Notwendige schnell und komfortabel geliefert werden. Verkehrsknotenpunkte wie Hamburg spielen bei der Distribution von Waren eine Hauptrolle.

Hamburgs Hafen war seit jeher das Herz der Stadt. Viele Menschen in der Metropolregion leben vom Transport, und es werden immer mehr. Neben dem Seetransport im zweitgrößten Containerhafen Europas ist der Güterkraftverkehr einer der wichtigsten Arbeitgeber und Wirtschaftsmotoren der Hansestadt, die gleichzeitig eine der größten Dienstleistungsmetropolen des Kontinents ist.

Tausende Lkw sorgen Tag und Nacht dafür, dass Lebensmittel in die Supermärkte geliefert werden, Fabriken rechtzeitig Nachschub für ihre Produktion erhalten oder Baustellen mit Baumaterial beliefert werden. Auch für den Hafenumschlag sind die Lastkraftwagen ein wichtiger Faktor: Kakao aus Ghana, Holz aus Finnland oder Obst aus Südamerika müssen entladen und weiterverteilt werden. In Deutschland produzierte chemische Erzeugnisse, Maschinen und Konsumgüter werden über den Hamburger Hafen exportiert und müssen dorthin transportiert werden.



Dafür, dass die Transporte reibungslos und pünktlich ablaufen, sorgen unter anderem die Transportunternehmen mit ihren Lastkraftwagen.

Auch wenn vieles heute automatisiert ist – hinter den Computern und Maschinen stehen Menschen, die sie bedienen. Die Logistikbranche ist eine Triebfeder des Wachstums in der



Hansestadt mit 230.000 Arbeitsplätzen, davon ein großer Teil in der Speditionsbranche: Kraftfahrer, Lagerarbeiter, Kaufleute, Technik- sowie IT-Spezialisten und viele mehr gewährleisten den reibungslosen Güterverkehr. In der gesamten Bundesrepublik waren im Jahr 2000 etwa 455.000 Menschen in Speditionen und Lagereien beschäftigt, 2008 bereits 524.000. Die Zahl der Arbeitskräfte wird mit der Zunahme des Güterumsatzes auf lange Sicht weiter steigen, auch wenn in der Wirtschaftskrise 2008/2009 die beförderte Gütermenge insgesamt zunächst um ca. 15 Prozent zurückgegangen ist. Neben der Speditionsbranche wirken indirekt noch viele weitere Wirtschaftszweige daran mit, Güter zur richtigen Zeit an den richtigen Ort zu transportieren: Vom Fahrzeugbau über die Versicherungen bis hin zur Instandhaltung der Straßen.

Alle diese Menschen sorgen dafür, dass Hamburgs Lasten rollen. Für und über sie ist dieses Buch geschrieben. Es soll einen Einblick geben in die vielfältigen Dienstleistungen, die auf unseren Straßen erbracht werden und schon seit langer Zeit erbracht wurden. Die Autoren wünschen den Lesern viel Vergnügen bei der Lektüre.

