

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Wird Soltau das China Gate Way?

Global Institute of Logistics will Nordheide in Asien vermarkten



Foto: SLC

Das Soltau Logistic Center erhält demnächst die Genehmigung zur Erweiterung des Betriebsgeländes mit vier 700-Meter-Gleisen

Das könnte schon eine ungewöhnliche Achse geben: Shenzhen – Port of Virginia – Zeebrügge – Soltau. Doch vielleicht ist dies innerhalb eines Jahres schon Realität: Das China Gate Way. Propagiert wird es vom New Yorker Global Institute of Logistics (GIL), das seit 2003 alle Häfen dieser Welt bereist und mit einander vernetzt. Deren Vorsitzender Kieran Ring ist überzeugt, dass Soltau beste Voraussetzungen hat, eine Plattform für große chinesische Firmen in Nordeuropa zu werden.

Ausgangspunkt ist die Order der Zentralregierung in Peking an die 100 größten Firmen des Landes: Go Global! Dies sei laut Ring Kernpunkt des jüngsten Fünf-Jahres-Planes der Volksrepublik. Experten rechnen, dass China bis zum Jahr 2020 rund

2.000 Milliarden Euro im Ausland investieren wird. Doch das, was den Asiaten bislang fehlt, sind verlässliche Partner, die auch über Flächen verfügen, die sofort nutzbar sind.

Hier kommt das Soltau Logistic Center (SLC) ins Spiel. „Wir stehen

für unsere Erweiterung unmittelbar vor der Planfeststellung“, erklärt SLC-Geschäftsführer Carsten Tietje. 2012 könnte das Areal ausgebaut werden. Ursprünglich sollte es als Hub für Container aus den Hafen-Terminals dienen.

Seite 12

Gefahren für Schifffahrt

Der ZDS sorgt sich um die Konkurrenzfähigkeit von Frachtschiffen in Nord- und Ostsee. **S. 6**

Lehren aus Stuttgart 21

Die Politik will Bürger mehr im Vorwege von Großprojekten wie dem Fehmarnbelttunnel beteiligen. **S. 8**

MegaCarrier gut für Bahn

Die im Bau befindlichen Superfrachter werden nach Ansicht der UIC vor allem die Eisenbahn pushen. **S. 10**

GROMEX
DichtungsHaus

**KONRAD
ZIPPEL**





Matthias Soyka, Herausgeber

Liebe Leserin, liebe Leser,

dies ist die erste Ausgabe der Zeitung „Stadt Land Hafen“. Einmal im Monat wird sie sowohl online als auch in gedruckter Fassung erscheinen und alles Wissenswerte aus dem Bereich der Logistik aufgreifen. Egal ob auf dem Land-, See- oder Luftweg: Unser neues Medium will alle die ansprechen, die etwas bewegen. Und das wollen wir auch.

Wie lassen sich die Engpässe in den Hinterlandverbindungen der Seehäfen beseitigen? Wann werden unsere Flüsse ertüchtigt? Welche Chancen bieten die regenerativen Energien? Welche Wege führen aus der Finanzklemme?

Diese und viele andere Fragen werden wir aufgreifen. Unabhängig, objektiv, gerade heraus. Und immer wieder Firmen vorstellen, die im großen Räderwerk der Logistik etwas Besonders darstellen.

Unsere Redaktion lädt Sie ein, uns dabei zu unterstützen. Wir freuen uns auf den Kontakt mit Ihnen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Gute Wünsche zum Start	3
Positiver Ausblick für 2012	4
ZDS sorgt sich um NOK	6
Stuttgart 21 ist überall	8



Wirtschaft	Seite
Große Schiffe pushen Bahn	10
China Gate Way	12
Channel Hamburg	14



Recht & Geld	Seite
Befristete Arbeitsverträge	16



International	Seite
Nordrange schlägt Südhäfen	18



Essen	Seite
„Kleine Brunnenstraße 1“	20



DVD	Seite
„Colombina“	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum	23
------------------	----



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23



Foto: BMVBS

Enak Ferlemann,
Staatssekretär im Bundes-
verkehrsministerium:

„Das Bundesverkehrsministerium wünscht dem alten Team vom „Hafenreport“ an neuer Wirkungsstätte viel Erfolg. Wir begrüßen es immer, wenn die Themen der Logistik durch interessante Publikationen weiter vorangebracht werden.“



Foto: HHM

Claudia Roller,
Vorstandsvorsitzende Hafen
Hamburg Marketing:

„Wir von Hafen Hamburg Marketing unterstützen jederzeit gern gut recherchierten Journalismus mit Analysen und Informationen rund um den Hamburger Hafen. Mit Spannung erwarten wir deshalb die erste Ausgabe dieser neuen maritimen Publikation.“



Foto: HPA

Jens Meier,
Geschäftsführer Hamburg
Port Authority:

„Der Hafen bietet immer Stoff für spannende Geschichten. Ich bin gespannt darauf, was wir in „Stadt Land Hafen“ lesen werden.“

Gute Wünsche für den Start

Prominente Leser von „Stadt Land Hafen“ freuen sich auf mehr



Foto: Wirtschaftsbehörde

Frank Horch,
Senator für für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation:

„Die wichtigen Themen des Hafens wie Logistik und Schifffahrt werden diese neue Publikation sicher tragen. Ich freue mich auf interessante Geschichten und wünsche „Stadt Land Hafen“ einen guten Start, und viele Leser.“



Foto: WSD

Hans-Heinrich Witte,
Präsident der Wasser- und
Schifffahrtsdirektion Nord:

„Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist sowohl an einem guten Kontakt zur maritimen Wirtschaft interessiert als auch an einer niveauvollen Diskussion. Von einer Logistikzeitung erhoffe ich mir eine ausgewogene, vielfältige und interessante Berichterstattung.“



Foto: Handelskammer Hamburg

Fritz Horst Melsheimer,
Präses der Handelskammer
Hamburg:

„Die Logistikbranche ist ein wichtiger Pfeiler der norddeutschen Wirtschaft. Deshalb ist es sehr zu begrüßen, dass „Stadt Land Hafen“ die bestehenden medialen Angebote zu diesem bedeutenden Wirtschaftszweig ergänzen will.“

Die Karten werden neu gemischt

Hamburger Hafen punktet abseits der Asienverkehre

In der Nordrange hat im Sommer ein neuer Trend eingesetzt. Der Hamburger Hafen hat nicht nur im Containerverkehr mächtig aufgeholt und Marktanteile zurückerobert, sondern auch den Verkehr mit Fahrtgebieten ausgebaut, die bislang eher der Konkurrenz vorbehalten waren. Bestes Beispiel sind die USA, traditionell der klassische Zielort der bremischen Häfen. Hier schnellte der Umschlag um 65,4 Prozent auf fast 200.000 TEU nach oben. Damit landeten die USA erstmals seit langem wieder im Top-10-Ranking der wichtigsten Handelspartner Hamburgs auf Platz sieben (vorher 13).

Noch wichtiger ist freilich Russland geworden, das nun sogar Singapur auf Platz zwei abgelöst hat. Rund 450.000 TEU (+ 41,2 Prozent) wurden in diesem Transshipmentbereich verladen. Im Ranking profitiert Russland allerdings auch von der Schwäche Singapurs, das Marktanteile an Malaysia verloren hat. Auch die übrigen Ostseeverkehre entwickelten sich laut Hafen-Hamburg-

Marketing-Chefin Claudia Roller „hervorragend“. Skandinavien legte um 13,8 Prozent auf 690.000 TEU zu, die gesamten ost-europäischen Länder sogar weit über 40 Prozent.

Wertschöpfung dank wenig Leercontainern

Insgesamt erhöhte sich der Umschlag in den ersten drei Quartalen um knapp elf Prozent auf 99 Millionen

Tonnen (+ 10,6 Prozent), der Containerumschlag trug dabei mit einem Plus von 15,3 Prozent auf 6,8 Millionen TEU erheblich dazu bei. 58 Millionen Tonnen (+ 11,6 Prozent) wurden importiert, 41 Millionen Tonnen (+ 9,2 Prozent) exportiert. Der Anteil der Leercontainer liegt mit gut 16 Prozent (1,1 Millionen TEU) erfreulich niedrig. Denn er bedeutet im Umkehrschluss, dass

der Hamburger Hafen eine hohe Wertschöpfung erzielt. Der Zuwachs beim Massengut fiel mit 1,9 Prozent auf 30 Millionen Tonnen eher moderat aus.

Besser als die Konkurrenz abgeschnitten

Insgesamt schnitt Hamburg deutlich besser als die Konkurrenz aus Rotterdam (+ 7,7 Prozent) und Antwerpen (+ 3,1 Prozent) ab.

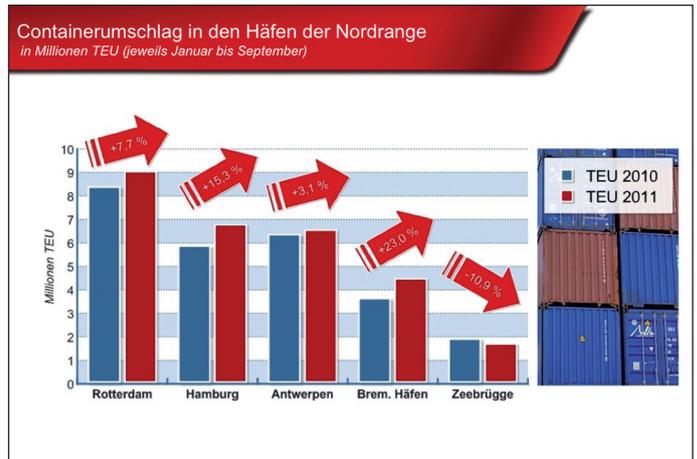
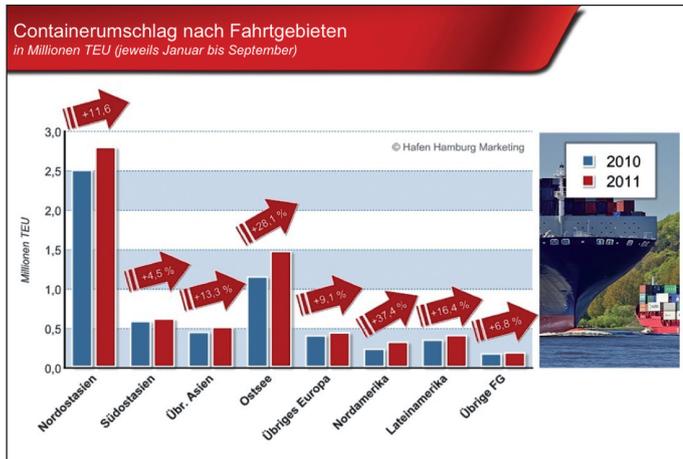
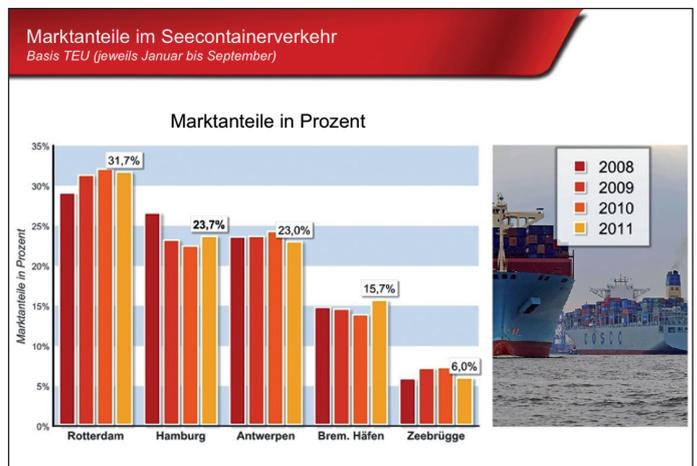
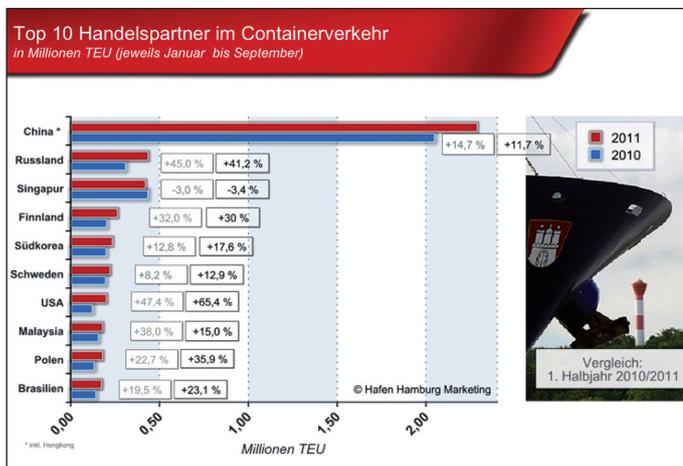




Foto: Peter Glaubitt

Vor allem die HHLA trug zur positiven Umschlagsentwicklung bei

Die Hansestadt hat erstmals seit der Krise die Belgier wieder hinter sich gelassen und setzte sich auf Platz zwei in Europa. Bis zum Jahresende erwartet Roller ein Ergebnis von rund 9 Millionen TEU, was einem Anstieg von rund zehn Prozent entspricht. Gegenüber den ersten Quartalen hat sich damit der prozentuale Anstieg deutlich verlangsamt. Dies war jedoch auch zu erwarten gewesen, da

der Umschlag im zweiten Halbjahr 2010 um über 20 Prozent hochgeschwungen war. „Dass wir trotz dieser tollen Vorjahreszahlen noch einmal 11,5 Prozent gegenüber dem Vergleichsquarter 2010 zugelegt haben, ist ein exzellentes Wachstum.“

„Solider“ Anstieg für
2012 erwartet

Für das kommende Jahr erwartet die HHM-Chefin ei-

nen „soliden“ Anstieg. Ein neuer Umschlagsrekord nach 2008 von knapp 10 Millionen TEU sei durchaus in greifbarer Nähe. Allerdings bleibe Hamburg von der Weltwirtschaft und vor allem von China abhängig, wengleich andere Handelspartner wie Indien (+ 11,4 Prozent) oder Japan (+12,5 Prozent) ebenfalls an die Top-10 heranrücken.

Text: Matthias Soyka



Foto: HHM

Claudia Roller,
Vorstandsvorsitzende
Hafen Hamburg
Marketing:

Seit fast vier Jahren steht sie dem eingetragenen Verein vor. Zuvor war sie 22 Jahre bei der HHLA. HHM repräsentiert den Hamburger Hafen in Dresden, München, Budapest, Prag, Wien, Warschau, St. Petersburg, Korea, Hongkong und Shanghai.

WIECHMANN SCHNEIDER KITZELMANN
RECHTSANWÄLTE

„Wir nehmen
den direkten Weg.“

Wiechmann Schneider Kitzelmann | Rechtsanwälte | Drehbahn 7 | 20354 Hamburg | Tel: 040 - 3 500 400
www.wiechmann-kanzlei.de

Gefahren am Horizont

ZDS sorgt sich um Verkehre in Nord- und Ostsee



Der ZDS-Vorstand (v.l.): Heinrich Beckmann, Jan Müller, Klaus-Dieter Peters, Heinz Brandt, Andreas Wellbrock, Ulrich Bauermeister

Auf den ersten Blick hätte der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) allen Grund, zufrieden zu sein. Der Seegüterumschlag ist in 2010 um fünf Prozent auf 274 Millionen Tonnen gestiegen, und auch für dieses Jahr erwartet er nach den positiven Zahlen der ersten Monate (siehe Tabelle rechts) ein Plus von sechs Prozent auf 290 Millionen Tonnen. Selbst für 2012 könnten noch zwei Prozent auf 296 Millionen Tonnen nachgelegt werden.

Allerdings drohen etliche Gefahren, einige davon sind hausgemacht. Da ist zunächst die geplante Absenkung des Schwefelanteils für Schiffsdiesel in den SECA-Gebieten Nord- und Ostsee. Ab 2015 soll er nach dem Willen der Weltschifffahrtsorganisation IMO statt einen Prozent nur noch 0,1 Prozent betragen. Die Folgen wären eine drastische Erhöhung der Bunkerkosten und eine Verlagerung von Verkehren vom Wasser auf die Straße. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen, das der Verband deutscher Reeder und der ZDS gemeinsam in Auftrag gegeben hatten.

Der ZDS rechnet mit rund 40 Prozent höheren Transportkosten, da dann teure Destillate gebunkert werden müssten. Das Verlagerungs-

potenzial hat laut Studie zwei Ursachen. Zum einen ist die Ostsee das einzige Meer, das aufgrund seiner geografischen Beschaffenheit in Konkurrenz mit dem Landverkehr tritt. Zum anderen könnten durch die gestiegenen Bunkerkosten bei der Hinterlandanbindung Häfen des Mittelmeers wie Triest, Koper oder Rijeka attraktiver werden. Dort gelten wie in den meisten Teilen der Welt noch Schwefelgrenzwerte von vier Prozent. Erst 2020 soll der globale Anteil auf 0,5 Prozent sinken.

Verlagerungspotenzial von
600.000 Trailern

In absoluten Zahlen ausgedrückt beträgt laut ISL das Verlagerungspotenzial von den derzeit insgesamt 2,7 Millionen Trailern, die auf dem Seeweg vor allem nach Russland

und dem Baltikum bewegt werden, 600.000 Trailer oder 22 Prozent, bei den Containern im ShortSea-Bereich 191.000 TEU oder 27 Prozent und bei den Feedern 632.000 TEU oder 13 Prozent. Richtung Polen, Dänemark und Schweden könnte es sogar zur Streichung ganzer Schiffslinien kommen. Umgekehrt würden allein in Deutschland 255 Millionen TEU-Kilometer mehr auf die Straßen gelangen. Die Studie schlägt daher vor, den SO₂-Grenzwert zunächst nur auf 0,5 Prozent zu senken.

Ein zweiter Kritikpunkt des ZDS ist der Ausbau der Hinterlandanbindungen. Von der Ahrensburger Liste (siehe rechts), die vor drei Jahren erstellt wurde, ist bislang kaum ein Projekt abgearbeitet worden. Vor allem der Ausbau und die Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) brennen dem ZDS unter den

Nägeln. Es sei, so ZDS-Präsident Klaus-Dieter Peters, zwar sehr positiv, dass der Bund nun doch die Mittel für den kommenden Bundesverkehrshaushalt um 1 Milliarde auf 11 Milliarden Euro erhöht habe, aber diese Summe müsste angesichts der Fülle von notwendigen Investitionen verstetigt werden. Immerhin sei mit dem Geld und der Zusage für weitere Mittel in den kommen Jahren der Bau der dringend benötigten fünften Schleusenammer in Brunsbüttel gesichert. Doch bis diese fertig ist, dürften noch vier Jahre vergehen. Bis dahin müssten die beiden anderen großen Schleusenammern, die notdürftig repariert nur auf Holzschienen laufen, durchhalten.

Mit Ausfall des NOKs ginge Standortvorteil verloren

Bei einem Ausfall des NOKs wäre laut Peters der Standortvorteil Hamburgs gegenüber Rotterdam beim Feederverkehr in Gefahr. Dank des NOKs verringere sich die Distanz zwischen Hamburg nach St. Petersburg im Vergleich zu Rotterdam um 235 nautische Meilen, bei einer Fahrt um Skagen würde Hamburg nur 100 Seemeilen günstiger liegen.

Ebenso wichtig wie der NOK seien die Vertiefung der Elbe und Weser. Hamburg könnte dann tideunabhängig von Schiffen mit 14,50 Metern Tiefgang erreicht werden, Bremer-

haven mit 13,50 Metern, Brake mit 12,80 Metern und Bremen mit 11,30 Metern. ZDS-Vorstandsmitglied Jan Müller bezeichnete es deshalb auch als „Tiefschlag“, dass nach zehn Jahren Planung das Bundesverwaltungsgericht die Vertiefung der Weser zunächst einmal gestoppt hat. Es müsse sich erst in den 1.200 Seiten langen Planfeststellungsbeschluss und das dazugehörige 20.000-seitige Gutachten einarbeiten.

Was baureif ist, soll umgehend realisiert werden

Welche Maßnahme der Ahrensburger Liste zuerst abgearbeitet werden sollte, wollte der ZDS nicht sagen. Eine Priorisierung ergebe sich aus dem Planungsstand und der Planfeststellung. Kurz: Das, was baureif ist, sollte umgehend umgesetzt werden.

Großes Potenzial sieht der ZDS im Ausbau der Offshore-Windkraft. Andreas Wellbrock (BLG) glaubt, dass dazu in der Nordsee drei und in der Ostsee ein Basishafen notwendig seien. Zur Ertüchtigung der Infrastruktur müssten allein 1 Milliarde Euro investiert werden. Er regte an, dass zur Finanzierung von Errichterschiffen und Anlagen die staatliche Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) Kredite in Höhe von 1,5 bis 2 Milliarden Euro bereitstellen solle.

Text: Matthias Soyka

Seehäfen	Umschlag (in Tonnen) Jan.-April 2010	Umschlag (in Tonnen) Jan.-April 2011	Veränderung (in Prozent)
Rostock	5.927	6.206	4,7
Brunsbüttel	2.577	2.629	2
Brake	1.535	1.702	11,6
Bützfließ	1.779	1.809	1,7
Puttgarden	1.250	1.408	12,6
Emden	1.409	1.482	5,6
Wismar	1.222	1.144	-6,3
Kiel	1.104	1.364	23,6
Nordenham	1.105	1.197	8,3
Sassnitz	1.033	1.070	3,6
Cuxhaven	620	827	33,6
Stralsund	205	250	21,6
Flensburg	208	163	-21,6
Insgesamt	88.243	94.441	7
davon			
Massengut	37.628	36.171	-3,9
Stückgut	50.608	58.267	15,1
Container in T	4.048	4.868	20,3

Die Ahrensburger Liste

Am 29. September 2008 verabschiedeten die Wirtschaftsminister der Küstenländer in Ahrensburg eine Prioritätenliste zum Ausbau der seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen

Schienenprojekte:

- Neubau Hamburg-Bremen – Hannover (Y-Trasse)
- Ausbaustrecke Rostock – Berlin
- Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port)
- Dreigleisiger Ausbau Stelle – Lüneburg
- Ausbaustrecke Berlin – Stralsund
- Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
- Dreigleisiger Ausbau Pinneberg – Elmshorn
- Entlastung der Schienenknoten Hamburg, Bremen und Hannover
- Elektrifizierung Hamburg – Travemünde (abgeschlossen)

Straßenprojekte:

- Sechsstreifiger Ausbau von A1 und A7
- Neubau A14 Schwerin–Magdeburg
- A252 Hafenuferspange
- A281 Eckverbindung Bremen
- Weiterbau der A20 von Lübeck bis Stade
- A26 Stade – Hamburg
- A39 Lüneburg – Wolfsburg
- A22 Küstenautobahn
- Weiterbau der A21 (Ostumfahrung Hamburg)
- Ausbau der B96 Sassnitz–Berlin

Wasserstraßenprojekte:

- Fahrrinnenanpassung Unter- und Außenelbe, Unter- und Außenweser
- Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals
- Schleusen Elbe-Lübeck-Kanal
- Ausbau der Mittelweser



Fotos: Ingehoven architects

Der unterirdische Bahnhofsneubau unter der baden-württembergischen Landeshauptstadt bleibt trotz des Volksentscheids umstritten

Stuttgart 21 ist überall

Politiker beteiligen mehr Bürger bei Großprojekten

Die Probleme beim Bau des Durchgangsbahnhofs in der baden-württembergischen Landeshauptstadt haben die Politik aufgeschreckt. Sind Großprojekte dieser Art heutzutage überhaupt noch durchsetzbar, wenn es trotz eines korrekten Verfahrensablaufs nach der Genehmigung massive Proteste gibt? Diese Frage stellten sich 380 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft auf der Regional-konferenz der Metropolregion Hamburg. Die Antwort lautet: Mehr Bürgerbeteiligung.

In Schleswig-Holstein wird dies nun exemplarisch bei den Planungen für die Anbindung des Fehmarnbelttunnels betrieben. Die Bürger werden bereits im Vorwege durch Info-Veranstaltungen und Diskussionsabende mit eingebunden. „Wir nehmen die Vorschläge, die dort kommen, durchaus ernst und lassen sie, wenn möglich,

in die Planungen mit einfließen“, sagte die schleswig-holsteinische Staatssekretärin im Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, Tamara Zieschang. Das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ sei bundesweit ein Novum und könne zukünftig auch auf andere Infrastrukturmaßnahmen in Norddeutschland über-

tragen werden. Schließlich führe eine enge Beteiligung der Bürger zu erheblich höherer Transparenz und Vertrauensbildung.

Y-Trasse nächster Konflikttherd

Ein Projekt, das ebenfalls Konfliktpotenzial birgt, ist die Y-Trasse zwischen Hamburg, Bremen und Hannover. Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, sieht hier wie bei der Anbindung des Fehmarnbelttunnels vor allem Lärmprobleme, die Anwohner auf die Barrikaden treiben könnten. Neue Waggons mit wesentlich geräuscharmeren Abrollwerten und Flüsterbremsen, wie sie die Deut-



Foto: BMVBS

Enak Ferlemann: Parlamentarischer Staatssekretär im BMVBS:

Der 48-jährige Nordniedersachse ist gelernter Bankkaufmann und Jurist. Er sitzt seit neun Jahren für die CDU im Bundestag und ist ein Weggefährte von David McAllister.



Foto: WITM

Für den Fehmarnbelttunnel müssen die Teile an Land gefertigt werden

sche Bahn nach und nach einsetzt, wären hier eine Lösung. Allerdings müsste der gesamte europäische Waggonfuhrpark komplett modernisiert werden.

Während die wirtschaftliche Notwendigkeit der Y-Trasse außer Frage steht, ist dies jedoch bei der Beltquerung anders. Obwohl in Deutschland bei einer prognostizierten täglichen Auslastung von 9.000 Fahrzeugen nicht einmal eine Ortsumgehung genehmigt werden würde, haben die Dänen bei der Verwirklichung ihres Jahrhunderttraums offenbar beide wirtschaftlichen Augen zugeedrückt. 5,5 Milliarden Euro wird allein der Tunnel kosten. Während bei Stuttgart 21 noch heftig gestritten wird, ob der Bau wirtschaftlich sinnvoll sei, ist die Frage vor Puttgarden längst entschieden.

Ärger nur, weil Grüne nicht Recht bekamen

Doch da Dänemark den eigentlichen Bau des Tunnels – bis auf gut eine Milliarde Euro Zuschuss aus der EU – quasi alleine finanziert, muss Deutschland nur für die Anbindung auf dem Festland (Kosten: 800 Millionen Euro) sorgen. Da der Bund sich über einen Staatsvertrag mit dem nördlichen Nachbarn dazu verpflichtet hat, gibt es auch kein Zurück mehr.

Letztlich steckt man im Norden nun im gleichen Dilemma wie im Süden. Auch dort war über fast zwei Jahrzehnte nach allen rechtsstaatlichen Regeln und durch alle juristischen Instanzen das Projekt Stuttgart 21 vorgetrieben wor-

den. Das Problem dort war jedoch nicht eine mangelnde Bürgerbeteiligung oder -information. Schließlich war das Projekt Thema mehrerer Landtags- und Kommunalwahlen. Das Fatale war nur, dass die Kritiker, eine krude Mischung von besorgten Bürgern, Grünen, Linken und Berufsschaoten, nicht Recht bekommen haben. Kurz: Eine Minderheit versucht den Willen einer Mehrheit auszuhebeln.

Kirche will Bühnenbau an Elbe verhindern

Da weder Stuttgart 21 noch die Fehmarnbeltquerung aufzuhalten sind, verkümmern Bürgerbeteiligungen zu dem wohl gemeinten Versuch, die Proteststürme im Vorwege abzumildern. Welche unsinnigen Dimensionen das jedoch verursachen kann, zeigt das Beispiel Oberelbe. Hier müsste der Bund an zwei kurzen Streckenabschnitten einmalig nur gut 15 Millionen Euro für den Bau zweier Bühnen investieren, um den Strom ganzjährig bei einer Wassertiefe von 1,60 Meter schiffbar zu halten. Derzeit muss an diesen Stellen die Fahrinne jedes Jahr für mehrere Millionen Euro ausgebaggert werden. Letztlich soll nur der Zustand vor dem Hochwasser des Jahres 2002 hergestellt werden.

Doch auch hier gibt es Proteste, vor allem von der Kirche. Mit schlagenden Argumenten wie „der Bewahrung der Schöpfung“ setzt sich seit Monaten das Ministerium auseinander. Man wolle alle Beteiligten an einen Tisch bringen, so Ferlemann. Das dauere



Das alte Bahngelände in Stuttgart wird ein futuristischer Park

mindestens ein Jahr. Erst dann könne der Bundestag darüber abstimmen, die Mini-Maßnahme nachträglich in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen, aus dem der Ausbau im Jahre 2002 auf Betreiben des damaligen Bundesumweltmi-

nisters Jürgen Trittin (Die Grünen) genommen worden war. Mit einem Baubeginn der wirtschaftlich absolut sinnvollen Maßnahme sei daher frühestens in zwei bis drei Jahren zu rechnen.

Text: Matthias Soyka

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



- Lagern
- Kommissionieren
- Ab-/Umfüllen
- Silo-LKW-Beladen
- Container Be- und Entladen
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel. 0 40 - 78 04 74 -0
Fax 0 40 - 78 04 74 -11

info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

Große Schiffe pushen Bahn

Beim Abtransport sind Lkws überfordert



Fotos: HHM / H.-J. Hettchen

Da der Güterbahnhof Maschen viele Züge aus dem Hamburger Hafen abfertigt, sind Shuttleverbindungen ins Hinterland notwendig

Wie sieht die Zukunft der europäischen Hinterlandverbindungen aus? Diese Frage stand im Mittelpunkt des zweiten Marketplaces der Eisenbahnvereinigung International Union of Railways (UIC) in Hamburg, an der rund 100 Vertreter von Unternehmen aus ganz Europa und den USA teilnahmen. Sie alle kamen zu dem Ergebnis, dass die in den nächsten Jahren in Betrieb gehenden Megacarrier der Großreedereien wie Maersk mit bis zu 18.000 TEU vor allem den Verkehrsträger Bahn pushen werden, da die Straße mit der neuen Ladungsflut schlicht überfordert sein dürfte.



Foto: DB Schenker Rail

Alexander Hedderich,
Vorstandsvorsitzen-
der DB Schenker Rail

Der 46-jährige Wetzlarer ist seit zwei Jahren Chef des deutschen Marktführers im Bahn-Frachttransport

Alexander Hedderich, Vorstandsvorsitzender von DB Schenker Rail, hielt dafür Hubs tief im Hinterland nach dem Vorbild des in Dunajska Streda an der slowakisch-ungarischen Grenze in Betrieb gegangenen HHLA-Terminals für sinnvoll. Pro Woche verlassen 132 Züge den Hamburger Hafen in Richtung Süddeutschland, 45 nach Österreich, 19 in die Schweiz, 26 nach Tschechien, acht nach Ungarn und vier in die Slowakei. In den nächsten Jahren dürften sich diese Zahlen verdoppeln. Ganzzüge

müssten dann weitgehend ungeordnet direkt zu den Hubs gebracht werden, von wo aus sie per Lkw an die Bestimmungsorte auszuliefern seien. Hedde-

rich forderte von der Politik deshalb die Schaffung von Korridoren nach Süddeutschland.

Doch bis dahin gibt es noch viel zu tun. Jean-Paul



Vorteil für die Bahn: Schnee und Eis stören kaum



In Dunajska Streda kurz vor der slowakisch-ungarischen Grenze hat die HHLA ein HUB errichtet

Rodrigue von der Hofstra University New York, führte aus, dass derzeit nur 56 Prozent der Container ihren eigentlichen Zweck erfüllen und voll mit Waren transportiert werden. Der Rest stehe auf den Terminals oder in Lagern oder sei schlicht leer.

Verfügbarkeit wichtigstes Entscheidungskriterium

Für die Vershicker bedeute dagegen mit 43 Prozent die Verfügbarkeit des Transportmittels das wichtigste Entscheidungsargument, Kosten (38 Prozent) und Zeit (zwölf Prozent) stünden eher hinten an.

Wie wichtig gerade die Pünktlichkeit der Verkehre ist, hob auch Thilo Heinrich, Leiter Handel und Marketing bei Maersk Deutschland, hervor. Derzeit schafften es nur 55 Prozent der Fernostlinien, innerhalb von 34 Tagen von China nach Europa zu gelangen. Der Rest erreiche seinen Bestimmungsort verspätet. Betrage diese Spanne mehr als drei Tage, sei die Lieferkette unterbrochen. Deshalb habe sich

sein Unternehmen zum Ziel gesetzt, auf eine Quote von mindestens 80 Prozent Just-in-time-Ankünften zu gelangen.

Besserer Informationsfluss könnte Staus verhindern

Eine bessere Kommunikation zwischen allen Beteiligten forderte der mittlerweile ausgeschiedene HHLA-Vorstand Sebastian Jürgens ein. Der Datenfluss müsse

optimiert werden, beispielsweise wenn ein Schiff Verspätung habe. Dann könnten Terminals und Transporteur frühzeitig umdisponieren und Staus an den Kaikanten vermeiden.

Die Bahnbetriebe haben aber auch an anderen Fronten zukämpfen. Ein Problem sind massive Kostensteigerungen in den vergangenen vier Jahren. Für den Strom sind es bei DB Schenker insgesamt rund 24 Prozent,

bei den Personalkosten 20 Prozent und bei den Trassenpreise elf Prozent gewesen, beim Konkurrenten TX Logistik AG stiegen die Ausgaben für die Trassengebühren sogar um bis zu 30 Prozent, was rund ein Viertel der Gesamtkosten ausmacht. Weitere Ausgabenpotenziale dürften sich aus politischen Forderungen wie der flächendeckenden Einführung von „Flüsterwaggons“ mit besonders leisen Bremsen ergeben.

Umgekehrt könne die Politik, so Hedderich, auch mit einer Fülle von kleinen Maßnahmen, wie sie im „Sofort-Programm Seehafen hinterlandanbindung“ zusammen gefasst sind (siehe unten), schnell helfen.

Hedderich erinnerte aber auch daran, dass den Hamburger Hafen neben den über 2 Millionen TEU, die in diesem Jahr als neue Rekordmarke erzielt werden, jährlich rund 700.000 Waggons mit konventioneller Ladung verlassen.

Text: Matthias Soyka





Der Hafen von Shenzhen wächst rasant: Gegenüber von Hongkong werden derzeit 22,5 Millionen TEU im Jahr umgeschlagen

Chinesen suchen Plattform in Europa

Für das Soltau Logistic Center spricht die sofortige Verfügbarkeit

Es klingt schon sonderbar: Nicht Hamburg, Bremen oder Rotterdam sondern das kleine Soltau 60 Kilometer südlich der Hansestädte soll den großen Häfen bei der Ansiedlung chinesischer Großfirmen den Rang ablaufen. Doch das, was sich das GIL da ausgedacht hat, klingt durchaus plausibel. „Es gibt vier Möglichkeiten, Waren in ein fremdes Land zu bringen“, erklärt GIL-CEO Kieran Ring. „Man sucht sich einen Agenten, einen Verteiler, ein Verteilzentrum oder baut vor Ort eigene Fabriken.“ Das GIL favorisiert die Variante der Verteilzentren.

Und das aus guten Gründen. „Die Häfen sind bislang wie Schwarze Löcher gewesen. Sie verhielten sich für ihre Kunden wie Gutsherren“, so Ring. Wenn ein Container nicht pünktlich am Bestimmungsort ankomme, werde stereotyp auf Schwierigkeiten beim Zoll verwiesen. „Oft wurde die Box aber schlicht am Ausgangshafen stehen gelassen, weil die Schiffe überladen waren.“ Für den

Kunden waren diese Probleme bislang kaum einsehbar.

Kunde will auch in Häfen über Ware bestimmen

Hier findet aktuell ein Veränderungsprozess statt. RFID-Chips, die für rund fünf Euro an Containern angebracht werden und über GPS stets Auskunft über den genauen Aufenthaltsort geben, sind ein Beispiel für Maßnahmen,

die geprüft und getestet werden.

„Der Kunde will heute jederzeit wissen, wo seine Ware gerade ist“, so Ring. Die Hafenverwaltungen seien damit meist überfordert. Zudem gebe es auch in jedem Hafen unterschiedliche Qualitäten der Terminals. Manche seien Fünf-Sterne-Anlagen wie in Altenwerder, andere hätten nur zwei oder drei. Bislang aber könne der Kunde nicht bestimmen,

wo seine Ware abgeladen wird.

Deshalb müssten ausländische Großfirmen einen festen Anlaufpunkt haben, von dem aus man mit allen entscheidenden Stellen vernetzt sei. Für Nordamerika hat das GIL die Ports of Virginia in Norfolk ausgemacht, für Zentraleuropa Zeebrügge und für den Norden eben Soltau. Dabei sei die Heide, so Ring, der einzige Standort, der sofort genutzt werden könne. Zu-



Foto: GIL



Foto: Ports of Virginia

Hinter Ports of Virginia verbirgt sich der Multipurpose-Hafen von Norfolk

dem spreche für ihn seine Nähe zu den großen deutschen Seehäfen Hamburg und Bremen sowie seine gute Eisen- und Autobahn-Anbindung.

SLC wird um elf Hektar für Ganzzüge erweitert

Und die könnte sich im nächsten Jahr noch einmal deutlich verbessern. Das SLC plant eine Erweiterung der Bahnanlagen von zwei 400-Meter-Gleisen auf vier 700-Meter-Gleise. Die derzeit 17 Hektar würden auf 28 anwachsen, neben den bestehenden 33.000 Quadratmeter großen Hallen mit Platz für bis zu 55.000 Paletten würde reichlich Platz für ein Containerlager entstehen. Bis zu 11 Millionen Euro wollen Tietje und sein Geschäftsführerkollege Martin Buck investieren, sofern ein Kunde die Anlage nutzen würde.

„Wir sind in der Nutzung aber noch flexibel“, sagt Tietje. „Wenn ein Unternehmen hier andere Vorstellungen hat, sind wir für Vorschläge offen.“ Für Ring hat das SLC gute Chancen, mit den Asiaten ins Geschäft zu kommen. „Wir vom GIL schließen aber keine Deals ab“, schränkt er ein. „Wir zeigen nur die Möglichkeiten auf und beraten die Häfen.“

Shenzhen bald Nummer eins der Welt

Shenzhen könnte der ideale Partner sein. Gerade ist der aufstrebende Hafen (mit 22,5 Millionen TEU noch die Nummer vier der Welt) von der Zentralregierung zum „globalen Logistik-Hub“ bestimmt worden. Bald dürfte die aus dem Boden gestampfte Stadt nahe Hongkong Shanghai als größten Ha-

fen der Welt ablösen. Die Partnerhäfen Norfolk mit den guten Eisenbahnverbindungen und Zeebrücke, spezialisiert auf Autoverladungen, könnten viel von einander lernen. Wichtig sei auch, dass die

Handelsrouten keine Einbahnstraße seien. China exportiere zwar viel, habe aber ebenso einen großen Importbedarf, so Ring. Und hier könnte auch Soltaus Chance liegen.

Text: Matthias Soyka



Foto: SLC

Carsten Tietje,
Inhaber Soltau Logistic Center

Gemeinsam mit Martin Buck betreibt der 37-Jährige seit 2006 das SLC. Derzeit nutzen es Firmen als Distributionszentrum für Palettenware.



Foto: GIL

Kieran Ring,
CEO Global Institute of Logistics

Das Global Institute of Logistics wurde 2003 gegründet und wird von den Mitgliedern des Global Logistics Forum finanziert.

Hightech-Bauten für den Channel Hamburg

Am westlichen Bahnhofskanal sind zwei Großprojekte geplant

Der Channel Hamburg im südlichen Harburg entwickelt sich immer mehr zu einer zweiten HafenCity. Das liegt nicht nur daran, dass das Gelände auch gut halb so groß wie Hamburgs Vorzeigeprojekt ist, sondern auch gleichermaßen von Wasserwegen durchzogen wird. An einem von ihnen, dem westlichen Bahnhofskanal, plant nun HC Hagemann zwei spektakuläre Großprojekte: Den Channel X und das Center for Green Technologies.

Am weitesten fortgeschritten ist der Bereich um die alte Likörfabrik der Firma Hilke, die an der Straße Karnapp liegt und sich im Eigentum von HC Hagemann befindet. Auf dem daneben liegenden Grundstück soll in Zusammenarbeit mit der TuTech Innovation ein Forschungszentrum der Universität für alternative Technologien entstehen. Zwischen vier und fünf Geschosse könnte der 3.500 Quadratmeter-Bau umfassen und bis zu 80 Arbeitsplätze beherbergen.

Grundstücksverhandlungen mit der Stadt laufen

Noch befindet sich das Grundstück im Eigentum der Stadt. Derzeit laufen die



Fotos: HC Hagemann

Der China-Tower könnte in der Blohmstraße entstehen

Verhandlungen, ob es an HC Hagemann verkauft oder in Erbpacht vermietet wird. „Sobald die Gespräche abgeschlossen sind und die Baugenehmigung da ist, können wir anfangen“, erklärte HC-Hagemann-Chef Arne Weber. Rund 6 Millionen Euro wird der Viertelkreis-Bau kosten und reichlich Raum für Labore bieten. Dort sollen interdisziplinäre Projekte und Kooperationen mit Wirtschaftsunternehmen und anderen Hamburger Hochschulen stattfinden. Der Clou für Weber ist, dass durch das Center die Fabrik wieder einem Nutzen zugeführt wird. Es soll als Cafeteria und Konferenzstätte dienen.

400 Meter weiter in Richtung Schlossinsel könnte

der Channel X entstehen. Kurz vor der Finanzkrise hatte des Architekturbüro „Bothe-Richter-Teherani“ ein 18-stöckiges Hochhaus entworfen, das gut 14.000 Quadratmeter Bürofläche umfasst. Doch während der Krise verschwanden die Pläne für den Hightech-Bau, der aufgrund der bei Teherani beliebten Doppelverglasung extrem aufwendig wäre.

Anchormieter für Teherani-Hochhaus gesucht

Zwischenzeitlich erwog HC Hagemann, auf dem Gelände deutlich kleinere Bauten zu errichten. „Wir hätten aber das Hochhaus vor kurzem fast an einen Eigennutzer verkauft“, er-

klärt Weber nun. „Das hat uns bewogen, die alten Pläne wieder aufzugreifen und einen Anchormieter zu finden.“ Ist erstmal rund die Hälfte der Fläche vermietet, würde sich der Bau des 30-Millionen-Projekts bereits rechnen.

Derzeit boome der Channel Hamburg, berichtet Weber. Deshalb plant er abseits des Kanals in der Blohmstraße auch ein weiteres Hochhaus mit dem China-Tower. Welches Gebäude nun zuerst realisiert wird, hängt von der Vermarktung ab. HC Hagemann hat dazu extra zusätzliches Personal eingestellt – deutliches Zeichen, dass man diesmal schnell zum Ziel kommen will.

Text: Matthias Soyka



Arne Weber,
Inhaber des Bauunternehmens HC Hagemann

Der gebürtige Helgoländer (67) leitet eines der ältesten privaten Bauunternehmen (1869 gegründet). Firmensitz ist die alte Schmirgel-fabrik in Harburg. Vor drei Jahren erregte er Aufsehen mit Plänen zur Landgewinnung auf Helgoland.



Das Center for Green Technologies mit der Likörfabrik (l.)



Die Fassade des Viertelrunds ist spektakulär



Der Channel X würde 18 Stockwerke hoch sein



Move Forward with Confidence

BUREAU VERITAS DEUTSCHLAND
Marine Division
Veritaskai 1, 21079 Hamburg
Tel.: +49 40 23625-0
Fax: +49 40 23625-620
E-Mail: ger_hbr@de.bureauveritas.com
www.bureauveritas.de



Marine | Industry | Inspection & In-Service Verification | Health, Safety & Environment | Construction Certification | Consumer Products Services | Government Services & International Trade

Schluss mit dem Frust bei der Frist

Bundesarbeitsgericht erleichtert Regelungen für zeitlich begrenzte Arbeitsverträge

Eine Sorge bei der Suche nach guten Mitarbeitern weniger: Das Bundesarbeitsgericht (BAG) hat in diesem Jahr entschieden, dass Arbeitgeber einen Arbeitsvertrag auch dann ohne sachlichen Grund bis zu zwei Jahre befristen können, wenn der Mitarbeiter bereits zuvor dort schon einmal beschäftigt war. Voraussetzung: Diese Vorbeschäftigung muss mehr als drei Jahre zurückliegen. Dies hat Vorteile für Arbeitgeber und Mitarbeiter.



Die Neuregelung könnte vor allem für Saisonarbeiter Vorteile bringen

Bisher war eine ohne Sachgrund zeitlich befristete Einstellung von Mitarbeitern nicht wirksam möglich, wenn der Mitarbeiter bei dem Arbeitgeber schon einmal beschäftigt war, auch wenn diese Vorbeschäftigung viele Jahre zurücklag. Der Gesetzgeber wollte mit dieser Regelung verhindern, dass Mitarbeiter etwa über viele Jahre nur befristet beschäftigt werden. Vielmehr sollte er nach spätestens zwei Jahren Anspruch

auf einen unbefristeten Arbeitsvertrag haben.

Alte Rechtsprechung war praxisfern

Diese Überlegung des Gesetzgebers mag sinnvoll gewesen sein, in der Praxis hat dies aber nicht selten dazu geführt, dass Mitarbeiter allein deshalb nicht eingestellt werden konnten, weil sie bereits vor einigen Jahren schon einmal für den Arbeitgeber tätig waren. Dies ist durch

die Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts vom 6. April 2011 (7 AZR 716/09) jetzt anders: Liegt eine frühere Vorbeschäftigung des Mitarbeiters bei dem Arbeitgeber bereits mehr als drei Jahre zurück, kann der Arbeitgeber künftig wirksam ein ohne Sachgrund bis zu zwei Jahre befristetes neues Arbeitsverhältnis nach § 14 Abs.2 Satz 1 Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) abschließen.

Arbeitsmarktpolitisch ist dies eine vernünftige

Entscheidung: Für Arbeitgeber entfällt damit das Risiko etwaiger Klagen von Mitarbeitern vor dem Arbeitsgericht auf eine sogenannte „Entfristung“ des Arbeitsverhältnisses, wenn sich nämlich nach Abschluss eines befristeten Arbeitsvertrages herausstellt, dass mit dem Mitarbeiter bereits vor vielen Jahren doch schon einmal ein Arbeitsverhältnis bestanden hat. Von solchen Entfristungsklagen waren in der Vergangenheit viele Arbeitgeber betroffen, etwa nach Fusionen und Betriebsübergängen oder schlicht, weil durch Heirat die Mitarbeiter ihre Namen gewechselt hatten. Was aber am Wichtigsten ist: Das Interesse der Arbeitgeber an flexiblen befristeten Neueinstellungen wird gestärkt und ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöht. Auch für häufig wechselnde Mitarbeiter ist dies – insbesondere in saisonorientierten Branchen – ein erheblicher Vorteil: Sie können – wenn auch befristet – nach Ablauf von mehr als drei Jahren zu ihrem alten Arbeitgeber zurückkehren, der jetzt nicht mehr aufgrund der Vorbeschäftigung gehindert ist,

Foto: Fotolia

befristete neue Arbeitsverträge abzuschließen.

Neue Beschäftigungschancen statt Verbote

Die neue Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts bedeutet daher einen weitreichenden Kurswechsel in der bisherigen Rechtsprechung zu befristeten Arbeitsverträgen. Sie trägt bei diesem arbeitsrechtlich stets heiklen Thema mehr denn je den Bedürfnissen des Arbeitsmarktes und des freien Wettbewerbs Rechnung und baut Beschäftigungshindernisse ab – auf beiden Seiten.

Zwar ist das öffentliche Echo auf diese Entscheidung unterschiedlich: Während die Arbeitgeberverbände das Urteil begrüßen, sehen etwa die Ge-

werkschaften die Gefahr von sogenannten „Kettenbefristungen“ steigen. Demnach würden Arbeitgeber durch dieses Urteil ermutigt, unbegrenzt einen befristeten Arbeitsvertrag auf den Nächsten folgen zu lassen. Diese Befürchtung ist aber unbegründet und geht an der Unternehmensrealität vorbei. Denn die Dauer der Sperrfrist von drei Jahren wird kaum einen vernünftigen Arbeitgeber dazu veranlassen, alle drei Jahre neue Mitarbeiter einzustellen, einzuarbeiten, um sie dann wieder für drei Jahre zu entlassen. Diesen Punkt hat auch das Bundesarbeitsgericht in seiner Entscheidung berücksichtigt. Denn - bildlich gesprochen - liegen die einzelnen befristeten Arbeitsverträge bei der neuen Sperrzeit von

drei Jahren zeitlich so weit auseinander, dass man nicht mehr von einzelnen Kettengliedern und auch nicht von einer Kette(nbefristung) sprechen kann.

Ein echter Fortschritt für beide Seiten

Im Ergebnis ist die Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts eindeutig zu begrüßen, denn sie beseitigt Beschäftigungshindernisse und ermöglicht flexible unternehmerische Einstellungsentscheidungen bei gleichzeitig größerer Rechtssicherheit. Ein echter Fortschritt für die tägliche Praxis – für Arbeitgeber und Mitarbeiter.

Text: Thomas Schneider, Fachanwalt für Arbeitsrecht
Mathias R. Mayer, Rechtsanwalt
www.wiechmann-kanzlei.de



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Mathias R. Mayer,
Rechtsanwalt

**EINZIGARTIG.
UNIQUE.**

channel hamburg e.V.
Harburger Schloßstr. 6-12
D-21079 Hamburg
Tel. +49(0)40 766296120
info@channel-hamburg.de
www.channel-hamburg.de



Foto: ALPTRANSIT

Der Gotthard-Basistunnel wird in wenigen Jahren eine der zentralen Verbindungen nach Norditalien sein

Nordrange schlägt Süd-Häfen

Studie belegt Überlegenheit deutscher Hinterlandanbindungen

Die Häfen der Nordrange bieten die effizientesten Anbindungen für Containertransporte in einen großen Teil des zentraleuropäischen Hinterlands. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Niederländischen Forschungsinstitut NEA. Demnach schlagen sieben im Norden Europas gelegene Häfen (Rotterdam, Hamburg, Antwerpen, Bremerhaven, Zeebrügge, Amsterdam und Le Havre) viermal so viele Container wie elf wichtige Häfen entlang der südlichen Küste Europas um.

Die Studie kommt weiter zu dem Schluss, dass die großen Umschlagsmengen sehr effiziente Verteilungsstrukturen zur Folge haben. Dies beruht wiederum auf einer günstigen Kombination wirtschaftlicher und geographischer Faktoren. Die Studie nennt fünf Gründe für den Erfolg:

Erstens wird im Norden Europas aufgrund der hohen Wirtschaftskraft ein höherer Umschlag erzielt und mehr Ladung gewonnen. Die Streuung der produzierenden Betriebe legt nahe, dass 70 Prozent des Umschlages und der Ladungs-

menge sich ohnehin auf die Nordhälfte verteilen.

Zweitens stärkt die Topographie Europas die Position der Nordhäfen. Die Alpen und der Rhein stellen eine natürliche Grenze beziehungsweise Trennlinie dar, die das Einzugsgebiet der Nordrange-Häfen bis in die Schweiz und Österreich ausdehnt.

Drittens haben die Skaleneffekte der mit den nordeuropäischen Häfen verbundenen internationalen Transportketten dazu geführt, dass Nord-Terminals auch für Lieferungen in das weiter süd-

lich gelegene Hinterland wettbewerbsfähig wurden. Der Einsatz sehr großer Containerschiffe senkt die Transportkosten zwischen den Nordhäfen und Ost- und Südost-Asien. Die Konzentration logistischer Aktivitäten, Skaleneffekte sowie ausreichende Fahrwassertiefen führen dazu, dass die nordeuropäischen Häfen den Einsatz von Schiffen ermöglichen, die die geringsten Stückgutkosten erzeugen.

Viertens bieten die wichtigsten Nordhäfen eine effiziente Kombination aus Umschlag und Weiter-

transport in das Hinterland an, was zu steigenden Skaleneffekten beiträgt.

Und schließlich sind große Containerschiffe weniger schädlich für die Umwelt, da sie pro Tonnenkilometer vergleichsweise geringere Mengen an Kohlendioxid ausstoßen. Bei der 20.000 Kilometer langen Fahrt von Westeuropa nach China verbessert das die CO₂-Bilanz deutlich.

Allein die ersten beiden Faktoren – Umschlagmengen und Gelände – haben zur Entwicklung kapazitätsstarker, kostengünsti-

ger intermodaler Korridore mit guter Anbindung an die Nordrange-Häfen beigetragen. Auch die Einbeziehung anderer Faktoren und Kosten wie z.B. Entfernung, Modal Split und Kraftstoffersparnis bei der Optimierung der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel ändert das Bild kaum. Berechnet man die Kosten eines Containers, der aus dem Fernen Osten über den Suez-Kanal nach Europa kommt, dann haben die nordeuropäischen Häfen bis hin zur süddeutschen Grenze einen klaren Wettbewerbsvorteil.

Die Ergebnisse der Studie deuten darauf hin, dass im Bereich der maritimen Wirtschaft die Marktkräfte schon jetzt eine wichtige Rolle dabei spielen, Anreize für niedrigere Transportkosten zu setzen und den Ausstoß von Kohlendioxid pro TEU zu verringern. Es wird deutlich, dass Technologien, Kraftstoffe und Ladebedingungen sowie auch die Wahl des Hafens im Vordergrund stehen sollten.

Das durch modernisierte Infrastruktur und wirtschaftliche Integration bedingte Wirtschaftswachstum in Slowenien, Kroatien und Ungarn wird zu steigenden Skaleneffekten im Süden führen, heißt es in



Fotos: HHM / H.-J. Hettchen

Der Bahnhof Alte Süderelbe liegt im Herzen zwischen drei Containerterminals



Foto: ALPTRANSIT

Direktzüge dürften weiterhin eher Waren von den Nordhäfen nach Süden bringen als umgekehrt

der Studie weiter. Die intermodalen Landanbindungen nach Ungarn werden dabei den Adria Häfen zu mehr Marktanteil verhelfen. Aber rein rechnerisch werden die Märkte im Norden selbst bei pessimistischen Annahmen voraussichtlich weiter stark wachsen. Der Bedarf an multimodalen Anbindungen mit hoher Kapazität besteht im Norden daher weiterhin.

Kaum mehr Güterverkehr per Bahn über die Alpen

In Bezug auf Landtransporte bestätigt die Studie die Po-

litik der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), die die Entwicklung multimodaler Korridore für den Fernverkehr vorsieht, wobei der Verkehr hauptsächlich zwischen den wichtigsten Häfen und den Bevölkerungs- und Industriezentren im Inland fließen soll. Eine wesentliche Verschiebung der Aktivitäten von Nord nach Süd sei schon dadurch eingeschränkt, dass eine Eisenbahninfrastruktur in der Alpenregion nur begrenzt verfügbar und Bau und Unterhalt der Anlagen kostenträchtig seien. Die auf den

transalpinen Strecken zusätzlich zur Straße vorhandenen Eisenbahnkapazitäten (Mont Cenis, Lötschberg, Gotthard und Brenner) würden sehr wahrscheinlich eher dafür benötigt, die im Rahmen des innereuropäischen Verkehrs von der Straße auf die Schiene verlagerten Transporte aufzufangen als den Seeverkehr entlang der Atlantikküste zu reduzieren.

Auftraggeber der Untersuchung waren die Hafenverwaltungen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg.

Text: Matthias Soyka

Ihre Lagerlogistik-Lösung an der A7



Soltau Logistic Center

www.soltau-logistic-center.de





Im Herzen von Ottensen

Für das Restaurant Kleine Brunnenstraße lohnt sich der Parkplatzkampf

Der Hamburger Stadtteil Ottensen wurde bereits im Jahre 1310 als Ottenhusen urkundlich erwähnt und gehörte bei Gründung zur Grafschaft Pinneberg. Der Name Ottensen oder Ottenhusen leitet sich vom Ritter Otto von Bahren ab und steht schlicht für den Ort, an dem sein Gehöft lag. Anzunehmen ist, dass die angrenzenden Stadtteile Bahrenfeld sowie Othmarschen auf denselben Namensgeber zurückzuführen sind.

Es gehörte somit zum Holsteinischen. 1640 geriet das Bauerndorf allerdings unter dänische Herrschaft, was letztlich durch den Deutsch-Dänischen-Krieg beendet wurde. Somit war Ottensen seit 1864 Teil Schleswig-Holsteins. Der Stadtteil entwickelte sich rasant und gegen Ende des 19. Jahrhunderts sogar zum Industriestandort. Zahlreiche Fabriken entstanden, von denen besonders Hamburg profitierte, als Altona, zu dem Ottensen mittlerweile gehörte, 1938 endgültig Stadtteil der Hansestadt wurde. In den 60er



Das hat man selten: Die Haut der Entenbrust war schön kross

Jahren des 20. Jahrhunderts wanderten viele Industriebetriebe in den Speckgürtel der Hansestadt ab. Dies begünstigte eine Neuorientierung Ottensens, denn der Stadtteil wurde fortan multikulturell, später eher szenig und trendig denn alternativ.

Feine Karte mit ordentlichen Preisen

So wundert es auch nicht, dass Andreas Steinwand und Holger Schweizer vor nahezu sechs Jahren die Kleine Brunnenstraße als Location für ihr kleines, feines Restaurant ausgewählt haben, da das Viertel sich auch in punkto Nachtleben

zum Publikumsmagneten entwickelt hat. Daraus resultiert auch das einzige echte Manko der Gegend: Die Parkplatznot.

Wer erstmal einen gefunden hat, wird mit einem warmen und gemütlichen Inneren belohnt. Die schlichten weißen Wände strahlen abends durch die mit stoffbezogenen, orangefarbenen Wandlampen viel Wärme auf die 40 Sitzplätze aus. Auf der Abendkarte finden wir klangvolle Speisen wie Carpaccio von bunten Beten mit gratiniertem Ziegenfrischkäse und Fliederbeervinaigrette für 9,80 Euro, Kürbis-Quittensuppe mit Croutons und frischem Majoran für sie-

ben Euro oder lauwarmen Bio-Lachs mit Limettensplittern, Grapefruit-Gurkensalat und Estragon für 9,80 Euro. Auf der Pasta-Seite werden Spaghetti mit Scampi in pikanter Kokos-Zitronensauce zu 14,80 Euro und Ochschwanzravioli in Petersilienbutter mit Pinienkernen und gehobeltem Parmesan für 13,80 Euro feilgeboten.

Portionen könnten ein wenig größer sein

Wir entscheiden uns für gebratenes Herbstgemüse mit Dattel-Walnussalat und Kräuterquark für 14,50 Euro sowie die Vierländer Entenbrust mit Ingwer-Rotkohl, Semmelknödeln und Zwergorangen für 19,80 Euro. Die Portionen sind zeitgemäß übersichtlich, und wir bereuen schnell, im Vorfeld keine Vorspeise geordert zu haben. Ansonsten lässt das Essen geschmacklich keine Wünsche offen. Positiv zu erwähnen sind noch die erlesenen Weine und das Olivenöl, das sündhaft teuer eigens aus Italien importiert wird.

Text: Larissa Dultz



Die Kleine Brunnenstraße



Jenniver Dreifke bedient



Drinne gibt es 40 Plätze

Restaurant Kleine Brunnenstraße 1

Tel. 040 - 39 90 77 72

Fax: 040 - 39 90 77 74

www.kleine-brunnenstrasse.de

E-mail: restaurant@

kleine-brunnenstrasse.de

Öffnungszeiten:

Mo.- Sa. 12-15 Uhr und 18 Uhr

So. 18 Uhr

Die Rache ist mein

„Colombiana“ ist fast eine Fortsetzung von „Leon – Der Profi“

Das Genre des Rachefilms ist viel geschmäht. Seit Anfang der 1970er Jahre, als Charles Bronson Rot sah, kommen Filme heraus, in denen ein Mensch, dem übel mitgespielt worden ist, auf eigene Faust Genugtuung mit der Waffe sucht. „Colombiana“ ist so ein Film. Was aufhorchen lässt, ist der Name des Co-Drehbuchautors und Produzenten Luc Besson („Nikita“, „Im Rausch der Tiefe“). In die Reihe dieser veritablen Klassiker kann sich „Colombiana“ zwar nicht einreihen, bietet aber gute 100 Minuten schnörkellose Unterhaltung.

Der Plot: Kolumbien 1992. Das Mädchen Cataleya (Amandla Stenberg) muss mit ansehen, wie ihre Eltern von der Drogenmafia ermordet werden.

Reichlich Action ohne viel Mätzchen

Das Kind entkommt und schlägt sich in die USA zu seinem Onkel durch. Mit ihm schließt die Kleine einen Handel ab: Sie geht zur Schule, und er lehrt sie das Handwerk, das er beherrscht – das Töten. Als aus Cataleya eine erwachsene Frau geworden ist (jetzt: Zoe Saldana), naht die Zeit der Rache.

Klingt bekannt? Richtig, die Grundidee ist dem Besson-Klassiker „Leon – Der Profi“ entnommen. Jahrelang soll Besson mit dem Gedanken an ein Sequel schwanger gegangen sein, realisiert wurde das Projekt allerdings nie. Folgerichtig nahmen Besson und sein Co-Autor Robert Mark Kamen einen vergleichbaren Plot, fertigten ein Drehbuch ohne irgendwelche Mätzchen und ließen dies von Regisseur Olivier Megaton („Transporter 3“) umsetzen.

Text: Martin Soyka

Verleihstart: 4. Januar 2012
Verkaufsstart: 27. Januar 2012



Produzent ist Luc Besson



Fies: Der Mörder jagt Cataleya



einfach überall einsetzbar

- papierlose Erfassung von Logistikprozessen
- standardisierte Apps
- problemlose Systemerweiterung
- leichte Bedienung
- Anwendungen über Internet-Server
- die ganze Firma im Überblick

cm //checkmobile

Neuer Wall 54 • 20354 Hamburg • Tel. +49 40 519 009 333 • www.checkmobile.com

Firmensoftware für Ihr Smartphone

GROUP7 AG:

Josef Spychala ist neuer Niederlassungsleiter Luft- und Seefracht bei der GROUP7 AG in Düsseldorf. Der gebürtige Neusser soll vor allen den Ausbau des Geschäfts in Nordrhein-Westfalen weiter vorantreiben sowie bestehende Kundenbeziehungen weiterentwickeln.

NPorts:



Fotos: NPort

Joachim Birk (Foto oben) ist neuer Leiter des Marketings von Niedersachsen Ports. Der Diplom-Kaufmann ist von Oldenburg aus für die standortübergreifende Vermarktung der Hafenanlagen und -immobilien in Brake, C u x h a v e n ,

Emden, Stade und Wilhelmshaven zuständig. Er war zuvor bei der Stinnes Reederei AG in Duisburg und der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft AG.

Veränderungen gab es auch in der Öffentlichkeitsarbeit. Dörte Schmitz (Foto unten) ist neue Pressesprecherin. Sie tritt die Nachfolge von Werner Repenning an, der die Stabstelle für Strategische Unternehmensentwicklung leitet. Die Diplom-Politologin war vor ihrem Wechsel zu NPorts im Jahr 2006 in einer Berliner PR-Agentur tätig.

Damco GmbH:

Mit Wirkung zum 1. Januar wird Flemming Frost (49) die Geschäftsführung für Damcos Europa-Aktivitäten vom European Regional Head Office in Rotterdam aus übernehmen. Er ersetzt Kim Hedegaard Sorensen. Frost ist bereits seit 27 Jahre in der A.P. Moller-Maersk Group tätig, zu der auch Damco gehört, und verfügt über zwölf Jahre Erfahrung im Speditionsgeschäft. In den letzten sieben Jahren hielt er verschiedene Positionen in Nordasien inne. Zuletzt war er in leitender Funktion bei Damco North Asia für die Länderorganisationen in China, Hongkong und Taiwan verantwortlich. Davor betreute er aus Kopenhagen die weltweiten Seefracht-, Luftfracht- und VAS-Produkte. Frost wird als Teil des Damco Global Leadership Teams direkt an Rolf Habben-Jansen, CEO Damco, berichten.

trans-o-flex Logistics:

Oliver Rupps (48) übernahm am 1. Dezember die Aufgabe als Sprecher der Geschäftsführung und verantwortet die Bereiche Operations und IT. Er ist Nachfolger von Wolfgang Weber, der das Unternehmen zum Jahresende verlassen wird.

Nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre an der WHU Valendar bei Koblenz, der Ecole Supérieure de Commerce Lyon und der Texas A&M University war er in verschiedenen Managementpositionen für Materialeinkauf, Logistik und Unternehmensplanung bei der Mercedes Benz AG und der DaimlerChrysler AG tätig. Es folgten Stationen als Vorstand des IT-Anbieters ilas AG, als Vorsitzender der Geschäftsführung der Erwin Steinle Internationale Spedition GmbH & Co. KG und als Geschäftsführer des Automobilzulieferers ixetic GmbH. Zuletzt war Rupps Allein-Geschäftsführer der Südmo Holding GmbH in Riesbürg, die unter anderem Komponenten und Anlagen für die pharmazeutische Industrie herstellt. Die Geschäftsführung des Weinheimer Logistikdienstleisters besteht darüber hinaus weiterhin aus Kai Schmuck (51) und Ulrich Schupp (45).

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Neuer Wall 54
20354 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax 49.40.37 50 26 03
E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Dr. Martin Soyka
Mathias R. Mayer
Thomas Schneider
Larissa Dultz

Foto:

Peter Glaubitt

Anzeigenannahme:

Tel.: 040 36 09 84 78
Fax: 040 37 50 26 03

ISSN 2193-5874

Grafik

Larissa Dultz
(Art-Direktor)
Telefon +49.40.360 984 80
E-Mail dultz@norddeutsches-medienkontor.de

Druck:

PMI

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als Printausgabe

Preis:

4,50 Euro
(inkl. 7 Prozent USt).

Abonnement:

Jahresabonnement
12 Ausgaben 54,00 Euro
inkl. 7% USt. und Versand

Onlineprogrammierung:

Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:

Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2011.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:

24. Januar 2012



Neue Schleuse schützt Wilhelmsburg

Hamburg – Mit einem Neubau für 26 Millionen Euro machte die Hamburg Port Authority (HPA) eine Schlüsselstelle des Hochwasserschutzes für Wilhelmsburg waserdicht. Die neue Ernst-August-Schleuse führt zwischen Spreehafen und Ernst-August-Kanal etwa 100 Meter weiter östlich durch den Klütjenfelder Hauptdeich als die alte Schleuse und schließt den Deichring der Elbinsel. Die Kammer hat eine Länge von 48 Metern.

Nachhaltigkeitspreis für CT Altenwerder

Hamburg – Die Logistik-Initiative Hamburg hat ihren Nachhaltigkeitspreis, den Hanse Globe, an die Hamburger Hafen und Logistik AG und die Demag Cranes AG



vergeben. Sie erhalten die Trophäe für ihr gemeinsames Pilotprojekt „Null Emission“, bei dem am Container-Terminal Altenwerder zwei selbst fahrende, ausschließlich batteriebetriebene Transportfahrzeuge (Foto) getestet wurden.

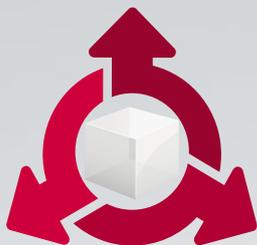
IHK Nord warb für norddeutsche Seehäfen

Frankfurt - Die IHK Nord, ein Zusammenschluss von 13 norddeutschen Industrie- und Handelskammern, hat gemeinsam mit dem IHK-Forum Rhein-Main und der IHK Frankfurt in der Mainmetropole für die norddeutschen Seehä-

fen geworben. Mit mehr als 380.000 Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von etwa 64 Milliarden Euro sei die maritime Wirtschaft in Deutschland doppelt so groß wie das Kreditgewerbe oder die Mineralölindustrie. Ein Großteil der Wertschöpfung werde außerhalb Deutschlands Norden erbracht und die Bedeutung der maritimen Wirtschaft dabei häufig unterschätzt, hieß es.

Fünf Sterne für Reederei Ernst Russ

Hamburg - Die Reederei Ernst Russ wurde wegen ihrer hohen Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltstandards in der Schifffahrt vom Germanischen Lloyd (GL) mit dem Zertifikat „GL Excellence - 5 Stars“ ausgezeichnet. Sie erfüllt mit ihrer Flotte die Anforderungen des ISM Codes, des ISPS Codes, des ISO 9001 und auch des ISO 14001 Standards.



transfairlog

ERSTE FACHMESSE FÜR INTERNATIONALES
TRANSPORT- UND LOGISTIK-MANAGEMENT

12. – 14. Juni 2012
Messe Hamburg, Deutschland

Veranstalter:

EUROEXPO Messe- und Kongress-GmbH
Tel.: +49 (0)89 32391-241
Fax: +49 (0)89 32391-246
E-Mail: transfairlog@euroexpo.de
Internet: www.transfairlog.com

Treffpunkt der Märkte – Wegweisend für Macher

Jetzt unter
www.transfairlog.com
Infos anfordern!



**Versicherungsmakler
für Spediteure und Frachtführer
www.Speditions-Assekuranz.de**



unsere Versicherungssparten:

- Speditions - Versicherung
- Frachtführer - Versicherung
- CMR - Versicherung
- Container/Chassis - Versicherung
- Warentransport - Versicherung
- Lagerinhalt - Versicherung
- KFZ - Versicherung
- Trailerkasko - Versicherung
- Stapler - Versicherung
- Maschinenbruch - Versicherung
- Haftpflicht - Versicherung
- Sach - Versicherungen
- Büroinhalt - Versicherung
- Gebäude - Versicherung
- Rechtsschutz - Versicherung

**Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH
Gewerbestraße 11 · 21279 Hollenstedt
Telefon: 0 41 65/8 10 31 · E-mail: info@sped-ass.de**