

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik



Planungen für A20 laufen weiter

Bei Stopp drohen für das Land Millionenschäden

Die A20 endet derzeit kurz vor Bad Segeberg und soll bis 2017 nur bis zur Kreuzung mit der A7 gebaut werden

Selten war der Start einer neuen Landesregierung mit derart negativer Presse bedacht worden wie der der Dänenampel in Schleswig-Holstein. Auslöser war die Vereinbarung im Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und Südschleswigischem Wählerverband (SSW), die A20 bis 2017 nur bis zur Kreuzung der A7 bei Bad Bramstedt weiterzubauen. Von beiderseits der Elbe hagelte es Kritik. Die Region erhofft sich vom Bau der Elbquerung bei Glückstadt einen Schub.

Doch vorerst bleibt alles beim Alten. Günther Meienberg, Ministerialdirigent im Kieler Wirtschaftsministerium, erklärte beim 4. Treffen der Unterelbe-Kooperation in Brunsbüttel, dass die Planungen für die A20 unverändert weiterliefen. Noch in diesem Jahr wer-

den die Planfeststellungsbeschlüsse für die Teilstücke bis zur A7 und den neuen Elbtunnel vorliegen, im kommenden Jahr dürften die noch dazwischen liegenden Stücke folgen. Ansonsten drohten Schäden im Bereich zwischen 5 und 10 Millionen Euro.

„Wenn bis 2017 der Bau bis zur A7 vorangetrieben wird, entspricht das der Realität“, sagte Meienberg. „Weiter wären wir auch sonst nicht gekommen.“ Er trat damit Sorgen von Dithmarschens Landrat Jörn Kliemant entgegen, der einen Planungsstopp für die A20 befürchtete

Seite 4

Streit

Am JadeWeserPort hat der Probebetrieb begonnen – und die Suche nach Schuldigen für die Baumängel. **S. 3**

Umbau

Auch die HHLA hat Schwierigkeiten mit einem Terminal. Der Burchardkai drückt die Geschäftszahlen. **S. 6**

Erweiterung

Die Spedition IGS hat in Aschaffenburg zusammen mit der Bayernhafen-Gruppe ein Terminal eröffnet. **S. 10**

GROMEX®
DichtungsHaus



**Liebe Leserin, liebe Leser,**

wenn etwas schief geht, will es in der Regel meist niemand gewesen sein. In Wilhelmshaven wird eiligst ein Gefälligkeitsgutachten in Auftrag gegeben, das sich an den Akten orientiert, nicht aber an den Fakten, um auszuschließen, dass irgendwelche Fehler beim Bau der Spundwände am JadeWeserPort gemacht wurden.

Bei der HHLA funktioniert der Umbau des Burchardkais nicht so, wie man es sich gedacht hat, weshalb die Gewinne mit dem Umsatz nicht mithalten konnten. Anstatt nur zu sagen, dass ein derartig komplexes Unterfangen, ein Terminal im laufenden Betrieb zu automatisieren, noch nie auf der Welt versucht wurde, werden die Weltwirtschaft und die fehlende Elbvertiefung wieder einmal als Sündenbock bemüht.

Im Laufe dieses Jahres dürften die Arbeiten zur Fahrrinnenanpassung beginnen. Für die HHLA könnte das zu einem Argumentations-GAU werden. Wem will man dann die eigenen Unzulänglichkeiten anhängen? Erste Stimmen gab es bereits, dass die kommende Elbvertiefung nicht die Letzte gewesen sein könnte. Bis diese käme, würden wieder Jahrzehnte vergehen. Zumindest hätte man dann wieder einen Schuldigen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles Seite
Eurogate startet Probebetrieb 3
Häfen brauchen die A20 4



Wirtschaft Seite
HHLA Hauptversammlung 6
Uniconsult zur Infrastruktur 8
IGS auch in Aschaffenburg 10
Schwergüter auf der Elbe 12
GÜHH wird 50 Jahre alt 14
GDH – Trucker mit Stil 16



Recht & Geld Seite
Geheimsprache in Zeugnissen 18



Essen Seite
Kein Bock auf „Block Bräu“ 20



DVD Seite
„Das gibt Ärger“ 21

Personal Seite
Veränderungen in Firmen 22

Impressum 22



Meldungen Seite
Wichtiges aus Stadt und Land 23

Eurogate startet Probebetrieb

Erstes Feederschiff legt am Container Terminal Wilhelmshaven an

Nach langem Hin und Her hat Mitte Juni die „Pictor J“ der Reederei Unifeeder am Container Terminal Wilhelmshaven fest gemacht. Der Terminalbetreiber Eurogate hat somit mit sechswöchiger Verspätung den Probebetrieb am JadeWeserPort aufgenommen. Das Feederschiff brachte 75 Leercontainer aus Hamburg. 50 Leercontainer waren bereits auf der Anlage vorhanden, weitere 50 standen in Bremerhaven bereit.



Die „Pictor J“ liegt an den ersten vier Containerbrücken des JadeWeserPorts

Die „Pictor J“ ist 140 Meter lang und verfügt über eine Transportkapazität von 925 Standardcontainern. Zwei Containerbrücken und sechs Straddle Carrier werden eingesetzt, um den Feeder zu entladen. Dabei trainiert Eurogate mit seinen Mitarbeitern die Lade- und Löschvorgänge an den Containerbrücken und Straddle Carriern. Sämtliche Betriebsabläufe müssen bei Inbetriebnahme des Containerterminals reibungslos funktionieren und werden daher sorgfältig einstudiert.

Ende Juli sollen alle Schäden beseitigt sein

„Ziel ist es, den Reedereikunden am Standort Wilhelmshaven nicht nur eine tideunabhängige Zufahrt, sondern auch hohe Abfertigungsproduktivitäten zu bieten“, heißt es aus dem Unternehmen. Obwohl

mittlerweile sowohl 20 Straddle Carrier als auch die vier Containerbrücken der ersten Lieferung vom März betriebsbereit sind, wird der Probebetrieb nicht sofort unter Einsatz aller Großgeräte starten. Vielmehr werden verschiedene Abläufe isoliert trainiert und das Operationsgebiet nach und nach um mehrere Großgeräte erweitert.

Wann genau das Terminal in Betrieb gehen wird, steht immer noch nicht endgültig fest. Derzeit wird als neuer Termin anstatt des 5. August „Ende September“ genannt. Dies setzt allerdings voraus, dass die mittlerweile 225 Schlosssprengungen an der Kaimauer komplett beseitigt sind. Derzeit wird unter Hochdruck daran gearbeitet, vor die schadhaften Bereiche Betonwände an die Stützpfeiler zu hängen. Sie sollen vom Boden der Jade bis sechs Meter

unter den Wasserspiegel hochragen. Anschließend wird der Zwischenraum zur Kaiwand mit Beton verfüllt. Die Arbeiten sollen Ende Juli abgeschlossen sein. Die Mehrkosten werden auf mindestens 50 Millionen Euro geschätzt.

Streit um Gutachter und fehlerhafte Rammarbeiten

Derzeit ist ein heftiger Streit um ein von der Realisierungsgesellschaft in Auftrag gegebenes Gutachten entstanden, das am 10. Februar, nur einen Tag nach Auftragserteilung vorlag und eine fehlerhafte Rammung als Ursache der Schäden ausschloss. Nun musste der geotechnische Gutachter aus Hannover einräumen, dass er aufgrund des Zeitdrucks nicht vor Ort gewesen war. Zudem sei er bei dem Gutachten davon ausgegangen, dass beim Ram-

men der Spundwände das von Experten allgemein empfohlene Verfahren mit einem Spezialgerät zur exakten Führung der Tragbohlen, ein sogenannter Mäkl, von einer Hubinsel aus verwendet wurde. Das Baukonsortium unter Führung des Papenburger Unternehmens Bunte hatte sein Angebot zwar entsprechend vorgelegt, sich allerdings im Laufe der Bauarbeiten anders entschieden.

Die niedersächsische Opposition wirft unterdessen Wirtschaftsminister Jörg Bode (FDP) vor, das Ausmaß der Schäden am JadeWeserPort völlig verkannt und das Jahrhundertprojekt an die Wand gefahren zu haben. Erst nachdem Ministerpräsident David McAllister (CDU) eingeschritten war, wurde der geplante Eröffnungstermin nach hinten verlegt.

Text: Peter Glaubitt



Fotos: Peter Glaubitt

Zufahrten zu Häfen gewährleisten

Ansonsten wäre die Energiewende nicht umsetzbar

Die Planungen für den Weiterbau der A20 bis nach Niedersachsen könnten nach bisherigem Stand im nächsten Jahr abgeschlossen sein

Nach dem Machtwechsel in Kiel kehrt auch bei den neuen Verantwortlichen an der Förde nun langsam Ernüchterung ein. Die Sozialdemokraten mussten erkennen, dass sie um den Preis des erhofften Machtwechsels den Grünen allzu viele Zugeständnisse gemacht hatten. Einen ähnlichen Fehler hatte auch die CDU in Hamburg bei ihrem Bündnis mit der GAL gemacht. Die Folge waren drei verlorene Jahre für die Hansestadt und letztendlich der Machtverlust.

Die Grünen in Schleswig-Holstein indes stehen vor einem ganz handfesten Problem. Sie wollen nun unter ihrer ministeriellen Verantwortung die Energiewende vorantreiben. Die Offshore-Windkraft gilt als weltweites Vorzeigeprojekt. Doch steckt die neue Technik noch in den Kinderschuhen. Die gewaltigen Planungen der nächsten 20 Jahre sind nur über die Häfen zu realisieren. Die A20 mit ihrer Elbquerung bei Glückstadt hätte nun gerade die leistungsfähigsten Regionen in diesem Bereich mit einander verbunden. Zudem fehlt es an Schwerlasthäfen. In Schleswig-Holstein gibt es derzeit mit dem just eröffneten Hafen in Osterörsch bei Rendsburg gerade einmal einen einzigen Anleger, der Offshorekom-

ponenten aller Art verladen kann. Ein Zweiter in Brunsbüttel ist geplant. Die Zufahrt dorthin wäre über die A20 massiv erleichtert. Das eine geht also ohne das andere nicht. Diese Erkenntnis macht sich scheinbar allmählich auch bei den Grünen breit. Das zumindest hoffen die Verantwortlichen entlang der Küste.

Erstmals Ahrensburger Liste zurückgestellt

Die IHK Nord hatte zuvor mehr politischen Rückhalt für den Bau der A20 gefordert. Erstmals werde ein Projekt der sogenannten Ahrensburger Liste (24 Neu- und Ausbaumaßnahmen in Norddeutschland) aus dem Jahr 2008 aufgrund landespolitischer Gründe zurückgestellt,

wertete der Vorsitzende Klaus-Hinrich Vater: „Die A20 ist eines der wichtigsten Verkehrsvorhaben in Norddeutschland. Maßnahmen dieser Größenordnung können nicht in einzelnen Legislaturperioden geplant und umgesetzt werden. Die Entscheidung ist ein Rückschritt für die Zusammenarbeit der Länder im Norden und ein herber Schlag für die Interessen der norddeutschen Wirtschaft.“ Auch für Europa sei die Küstenautobahn von großer Bedeutung, da sie Skandinavien und Osteuropa mit den Wirtschaftszentren im Westen verbinde.

Kritik kam aber auch aus den Nachbarländern. Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) bezeichnete den Bau der A20 als eines der Schlüsselvorgaben für die Hansestadt.



Endstation Bundesstraße

Schließlich könnte über sie und die A21, die Kiel östlich von Hamburg mit Niedersachsen verbinden soll, etlicher Fernverkehr um die Metropole herum geleitet und somit letztlich auch der Verkehr im Hamburger Hafen entlastet werden.

Bau der A20 ist auch im nationalen Interesse

Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister (CDU) erklärte im

Hinblick auf die Ahrensburger Liste: „Im nationalen Interesse ist eine zügige Realisierung dieser Projekte vorrangig. Für den Abtransport der weiter steigenden Gütermengen müssen die Kapazitäten und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur stetig erhöht werden. Dies ist auch im nationalen Interesse. Alle Küstenländer werden von der Küstenautobahn profitieren. Durch den Bau der A 20 mit Elbquerung bei Drochtersen wird eine durchgängige Fernstraßenverbindung vom Baltikum zu den westeuropäischen Staaten entstehen.“ Niedersachsen sei zuversichtlich, für den Bauabschnitt um Bremervörde bis Ende 2013 das Baurecht zu erlangen.

Ministerialdirigent Meienberg gab sich indes in

Brunsbüttel optimistisch, dass die A20 bis nach Niedersachsen hinein verlängert werde. Sein Ministerium werde sich dafür einsetzen, erklärte der Top-Beamte. Schließlich hoffe man ähnlich wie beim Bau des in der Dänenampel ebenfalls umstrittenen Fehmarnbelttunnels, dass sich entlang der neuen Trasse zahlreiche Betriebe ansiedeln könnten.

Hoffen auf Ansiedlungen entlang der Trasse

Wie wichtig die Verbindung der Küstenregionen ist, wurde auf dem Treffen der Unterelbe-Kooperation deutlich, auf der Meienberg sprach. Ein Fährbetrieb zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven ist seit langem eingestellt. Die Anreise aus dem (Luftlinie) 18 Kilometer

entfernten Cuxhaven wurde für den dortigen Cuxport-Geschäftsführer Hans-Peter Zint zur stundenlangen Geduldssprobe. Dabei hoffen die in der Kooperation zusammen geschlossenen Häfen Hamburg, Brunsbüttel, Glückstadt, Stadt und Cuxhaven, dass es einmal gelingen wird, internationale Investoren und Produzenten etwa aus der Offshore-industrie in die Region zu locken, die in Hamburg ihre Europazentrale und in Brunsbüttel oder Cuxhaven einen Fertigungsstandort eröffnen könnten, wofür Hamburgs Wirtschaftssekretar Frank Horch unlängst auf seiner Asienreise bereits geworben hatte. Das freilich funktioniert nur, wenn die Häfen auch gut erreichbar sind. Die A20 wäre die ideale Verbindung.

Text: Matthias Soyka



Günther Meienberg,
Kieler Ministerialdirigent



Jörn Kliemant,
Dithmarscher Landrat

Fotos: SLH

einfach, überall, einsetzbar



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

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

cm //checkmobile
Software für die Logistik

Die Großbaustellen der HHLA

Die Umgestaltung des Burchardkais und Intermodalverkehre drücken Ergebnis



Das CT Altenwerder dient mit seinen automatisierten Blocklagern als Vorbild für andere Terminals

Auf den ersten Blick hätten die Aktionäre der HHLA eigentlich zufrieden sein können. Der Umsatz kletterte im vergangenen Jahr um 14 Prozent auf 1,217 Milliarden Euro, der Gewinn vor Steuern und Versicherungen (EBIT) betrug 207 Millionen Euro, der Containerumschlag stieg auf 7,087 Millionen TEU (+21,3 Prozent) und damit auch der Marktanteil in Europas Häfen im Containerumschlag von 17,4 auf 19,3 Prozent. Zudem erhöhte sich die Dividende um zehn auf 65 Cent pro Aktie. Klingt doch toll! Das meinte auch der Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters und bemühte sich auf der Hauptversammlung redlich, all diese Punkte hervorzuheben. Doch die Aktionäre waren eher missmutig bis verärgert. Die Gründe dafür liegen im Aktienkurs von gut 20 Euro und der Gewinnmarge, die nicht mit dem Umsatzwachstum mithielt – in Fachkreisen ein untrügliches Zeichen dafür, dass im Unternehmen irgendetwas nicht richtig läuft.



Problemzone: CT Burchardkai

Normalerweise sollte in einem gut geführten Unternehmen bei einem Umsatzanstieg der Gewinn mindestens in gleicher Weise zunehmen, im Idealfall prozentual deutlich über dem Umsatzanstieg liegen, da dort in der Regel Skaleneffekte eintreten. Bei der HHLA war

das nicht so. Das EBIT stieg nur halb so stark (7,3 Prozent) wie der Umsatz, die EBIT-Marge sank von 18,1 auf 17 Prozent. Peters machte dafür mehrere Faktoren verantwortlich. Da sei zunächst einmal die immer noch nicht in der Umsetzung befindliche Fahrrinnenanpassung. Da aber immer mehr Großschiffe jenseits einer Ladekapazität von 10.000 TEU Hamburg anliefen und in einem engen Tidenfenster wieder auslaufen müssten, habe die HHLA mit einem „hohen Mehraufwand an Personal und Gerät und

unter höchstem Zeitdruck Spitzenleistungen erbringen“ müssen.

Preisdruck durch Kampf der Reeder

Ein weiterer Grund war laut Peters der Kampf der Reeder um Marktanteile, die zu einem Verfall der Fracht- und Charraten geführt habe. Auch dies habe sich natürlich auf die Preise an den Terminals ausgewirkt. Zudem sei der Konkurrenzkampf unter den Hafenbetrieben stark gestiegen, getrieben durch einen teils „irrationalen

Aufbau an Terminalkapazitäten“. Daneben blieben etliche Unsicherheiten in der Weltkonjunktur. Und schließlich gebe es da einige Baustellen. Die eine sei der Burchardkai, die andere seien die Intermodalgesellschaften.

Diese machen immerhin knapp 30 Prozent des HHLA-Geschäfts aus und legten mit einem Wachstum von 11,3 Prozent auf 1,9 Millionen TEU einen neuen Mengenrekord beim Transport ins Hinterland auf. Doch das war dem Vorstand offenbar nicht genug, denn kurz vor

Weihnachten musste Vorstand Sebastian Jürgens gehen – „einvernehmlich“ und aufgrund „unterschiedlicher Auffassungen über die Ausrichtung der Intermodalgeschäfte“, wie es der Aufsichtsratsvorsitzende Prof. Peer Witten auf Nachfrage eines besorgten Aktionärs formulierte.

Peters verfolgt Jürgens' Kurs weiter

In Fachkreisen wird diese Floskel stark angezweifelt. Jürgens galt als das einzige Vorstandmitglied, das sich eine eigene Meinung erlaubte, heißt es aus Insiderkreisen, und deshalb immer wieder bei Peters aneckte. Dieser hat nun Jürgens' Aufgaben im Intermodalbereich übernommen. Dass beide fachlich nicht so weit auseinander gelegen haben können, zeigt die Aussage von Marktteilnehmern, dass Peters bei der Vorstellung der Neuausrichtung der Intermodalgeschäfte immer noch die von Jürgens erstellte Präsentation benutzt.

Darin steht im Kern die Erkenntnis, dass die HHLA-Töchter im Intermodalgeschäft dort am besten arbeiten, wo sie eigene Wagen und eigene Lokomotiven auf eigenen Terminals einsetzen und nicht auf die „Leistungserbringung der staatlichen Bahngesellschaften angewiesen sind“. Während Metrans die Erwartungen erfüllt habe, seien laut Peters Polzug und Transfracht in ihrer „Ertragslage unbefriedigend“ gewesen. Deshalb hat die HHLA im April dieses Jahres der DB ihre 50-prozentige Beteiligung an der Transfracht übertragen, im Gegenzug

erhielt sie die DB-Anteile an Polzug und Metrans, an denen die HHLA nun 74,5 bzw. 86,5 Prozent hält.

Führung bei Polzug wurde ausgetauscht

Vor allem Metrans soll nun von Tschechien aus seine unter Eigenregie geführten Shuttlezugverkehre in den deutschsprachigen Raum ausdehnen. Hierzu will das Unternehmen 250 neue Waggon, weitere Lokomotiven und ein neues Hub im ostböhmischen Ceska Trebova in Betrieb nehmen. Bei Polzug soll eine neue Führung für Schwung sorgen. Peter Plewa hat die Geschäftsführung von Walter Schulze-Freyberg übernommen.

Die größte Baustelle des Konzerns bleibt allerdings der Burchardkai. Seit 2006 versucht die HHLA, ihr größtes Terminal im laufenden Betrieb auf das Niveau des CT Altenwerder zu heben, der mit seinen automatisierten, unbemannten Containerlagerfahrzeugen als modernste Anlage der Welt gilt. Peters bemühte sich um Transparenz, indem er über die Schwierigkeiten

berichtete. Erst fünf von 29 Blocklagern mit je 2.100 Containern seien in Betrieb, nur drei weitere sollen zum Jahresende hin folgen. Irgendwann einmal sollen hier über 5 Millionen TEU, doppelt so viel wie bisher, abgefertigt werden. Die Flächenproduktivität auf den knapp 13 Hektar werde sich dann verdreifacht haben.

Die wohl teuerste Baustelle Hamburgs

Doch Peters vermied es, die wirklich interessanten Zahlen zu nennen. Etwa wann der Umbau abgeschlossen sein wird. Doch der Burchardkai ist nicht nur Hamburgs älteste Großbaustelle – entgegen der landläufigen Meinung, dies sei die Elbphilharmonie –, sondern auch die Teuerste. Deutlich über eine halbe Milliarde Euro hat der Umbau bislang seit 2006 verschlungen. Keiner der schlauen Aktionärsvertreter, die sich in der Hauptversammlung zu Wort meldeten, hat einmal hier nachgefragt.

Vielmehr regten sich die HHLA-Aktionäre darüber auf, dass die Vorstandsge-

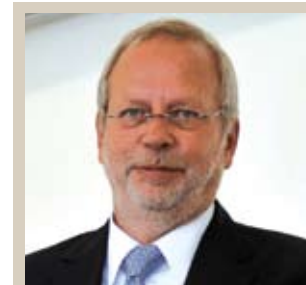
hälter im vergangenen Jahr mit bis zu 59 Prozent überproportional zum Ergebnis stiegen. Zumal der Aktienkurs in 2011 um ein Drittel eingebrochen sei, von seinem Ausgabekurs von 53 Euro und den Höchstständen von über 60 Euro vor vier Jahren ist er ohnehin meilenweit entfernt. Und schließlich hätten sich die Vorstände auch in einem anderen Bereich nicht gerade mit Ruhm bekleckert. Gerade war am O'Swaldkai eine neue Kühlhalle für Bananen in Betrieb gegangen, stellten die Reeder im Zuge des Preisverfalls der Frachtraten den Transport von Kühlfrachtern auf Kühlcontainer um. Die Halle ist somit nutzlos und musste teil-abgeschrieben werden. Damit die Zahlen nicht allzu peinlich werden, kündigte Peters an, nun an gleicher Stelle vermehrt Schwergutfracht umschlagen zu lassen. Die Aktionärsvertreter regten indes an, endlich einen Aufsichtsrat zu benennen, der vom Hauptanteilseigner (die Stadt Hamburg hält 68 Prozent) unabhängig und fachlich kompetent sei.

Text: Matthias Soyka



Klaus-Dieter Peters, HHLA-Chief

Im vergangenen Jahr erhielt er inklusive Pensionsrückstellungen über 1,25 Millionen Euro – ein Plus von fast 50 Prozent.



Walter Schulze-Freyberg, Ex-Polzug-Chef

Er musste nach rund 25 Jahren gehen. Der Konzern war mit der Ertragslage unzufrieden, schloss das Außenbüro in Georgien.



Peter Plewa, neuer Polzug-Chef

Der Geschäftsführer der HHLA Intermodal ist auch Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebiets.

Bessere Infrastruktur wird immer teurer

Uniconsult berät Firmen und Regierungen bei Verkehrsplanungen

Die Erkenntnis ist eigentlich banal. Deutschland liegt im Herzen Europas und ist somit der Verkehrsknotenpunkt des Kontinents. Doch nicht nur Fahrzeuge und Züge aus dem Ausland queren die Bundesrepublik, auch die Binnenverkehre nehmen stetig zu. Folgerichtig sind Regierungen, Verwaltungen aber auch Betriebe ständig bemüht, die logistischen Abläufe weiter zu verbessern. Wie das am besten geht, können ihnen Experten wie Björn Pistol sagen, der seit vier Jahren bei der Uniconsult Universal Transport Consulting GmbH tätig ist. Spezialgebiet: Strategische Hafenentwicklung, Offshore-Logistik und Binnenschifffahrt.



Björn Pistol, Projektmanager Uniconsult

Nach seinem Magisterstudium in Politologie, Psychologie und Öffentlichem Recht in Kiel machte er den Abschluss als Diplom-Wirtschaftsingenieur für Reederlogistik in Leer.



Ungeliebt: Binnenschiffe fristen neben den großen Container-Seeschiffen ein Schattendasein

Vor drei Jahren erregte er mit einer Studie Aufsehen, wie der Binnenschiff-Containerumschlag im Hamburger Hafen von unter zwei auf gut fünf Prozent gesteigert werden könnte. Ein wichtiger Aspekt war, dass die Terminals hierzu einen separaten Liegeplatz nur für Binnenschiffe vorhalten sollten. Nicht nur zur Freude von Eurogate und HHLA, die über die Hamburg Port Consulting (HPC) Großmutter von Uniconsult ist.

Die Krux, mit der die Binnenschiffer an allen Seeterminals zu kämpfen haben, sind die teuren Moves. Eine Bewegung

mit einer Containerbrücke kostet ein Vielfaches von dem, was im Binnenland zu zahlen ist, da Umschlagsgeräte für den kombinierten Verkehr subventioniert werden, Containerbrücken aber nicht. Das hat den verzerrenden Effekt, dass die Beladung der Konkurrenzverkehrsmittel Lkw oder Bahn ungleich günstiger als die von Binnenschiffen ist.

Reine KV-Kräne gefordert

Dem könnte nur abgeholfen werden, wenn die Terminals kleinere, reine KV-Kräne für die Beladung der

Binnenschiffe anschaffen würden. Diese wären dann auch gefördert und somit pro Move deutlich günstiger. Das Binnenschiff wäre so nicht nur ökologisch sondern auch wirtschaftlich eine echte Konkurrenz zu Bahn und Lkw. Die Bereitschaft der Terminals, ihre wertvollen Kai- und Kranflächen für kleinere Einheiten zu „vergeuden“, ist freilich gering. Passiert ist bislang jedenfalls nichts.

Vielen Politikern fehlt der Pragmatismus

Doch das ist Alltagsgeschäft für Pistol. „Wir analysieren die Lage, wie

sie ist, und betrachten die Diskrepanz zu dem Ziel, wie die Lage sein sollte. Anschließend zeigen wir Wege auf, wie man dort hin gelangt oder dem Ziel zumindest nahe kommt.“ Generell zeige sich in Deutschland, dass die Infrastruktur verglichen mit anderen Ländern sehr gut sei. „Zu 95 Prozent ist alles fertig. Dieses hohe Niveau noch weiter zu steigern, ist häufig ungeheuer teuer“, so das Fazit des studierten Politologen.

Dabei haben die Planer meist mit mehreren Schwierigkeiten zu kämpfen. Zum einen gäbe es in der Politik immer weniger die Bereitschaft, ein System zu optimieren, so lange kein Druck besteht. Zudem gehe vielen der Hang zum Pragmatismus ab. „Es fehlt manchmal nicht an der Innovationsbereitschaft, sondern an der Innovations-Umsetzungsbereitschaft.“

Ex-Landeschef der Grünen in Schleswig-Holstein

Pistol weiß, wovon er redet. Denn mit Mitte 20 war er Landesvorsitzender der Grünen in Schleswig-Holstein. Zwar ist er auch heute noch den ökologischen Gedanken sehr zugehen. Doch das, was sich in der realen grünen Politik abspielt, versetzt ihn bisweilen ins Kopfschütteln. Der Koalitionsvertrag in seiner alten Heimat beispielsweise, der den Weiterbau der A20 zunächst nur bis zur Kreuzung der A 7 bei Bad Bramstedt vorsieht. Erst nach 2017 soll über die Verlängerung bis zur Elbe und eine Untertunnelung bei Glück-

stadt entschieden werden. „Infrastrukturpolitisch ist das meiner Meinung nach falsch. Die A20 muss von Polen bis Wilhelmshaven reichen, sonst macht sie keinen Sinn.“

Auch andernorts ist das, was die Grünen bisweilen vertreten, eben nicht immer von logistischem Pragmatismus gekennzeichnet. Bestes Beispiel: Ihre teilweise kritische Haltung gegenüber gegen See- und Binnenschiffen. „Ladungslenkung funktioniert in der Seeschifffahrt nicht. Das Schiff folgt der Ladung – und nicht umgekehrt. Die Auffassung, dass ein Euro, der in die Bahn gesteckt wird, mehr Verlagerungspotenzial aufweist als bei Binnenschiffen trifft grundsätzlich zumindest für die Elbe nicht zu.“ Generell zeige sich aber durch alle Parteien, dass Vieles nicht nur anhand von Fakten entschieden werde.

Andere Länder machen es auch nicht besser als wir

Die Probleme hierzulande sind laut Pistol aber nicht hausgemacht. Die deutschen Häfen stünden in Konkurrenz zu den übrigen Nordrangehäfen und den Häfen in Südosteuropa. „Die anderen sind nicht besser als wir“, sagt er und spricht auch hier aus Erfahrung. Denn längst ist Uniconsult nicht mehr nur auf Deutschland beschränkt. Während sich die Mutter HPC weltweit einen Namen als das führende Beratungsunternehmen für Terminal- und Hafenbau gemacht hat, ist Uniconsult rund um den Globus als Expertenteam

in Sachen Hinterlandanbindungen unterwegs.

Vor kurzem erst war Pistol in Vietnam. Da hat man sich gegen einen Konkurrenten aus Indien durchgesetzt. Aber auch aus der Region winken ständig Aufträge. Gerade hat man sich Gedanken über die regional-ökonomische Bedeutung des Lübecker Hafens oder über den Bau eines privat finanzierten Offshore-Terminals in Bremerhaven gemacht. Vor wenigen Wochen wurde zudem ein Konzept für den norddeutschen Luftverkehr im Auftrag der Küstenländer erarbeitet.

Quintessenz aus allen Studien: Wie kann ich das, was da ist, besser nutzen und die vorhandene Ver-

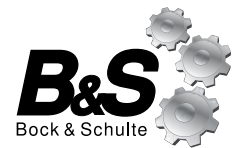


CTB: Umbau nur für Seeschiffe

kehrsinfrastruktur noch effizienter auslasten? Die Palette ist groß: „Auf der Straße sind das Lang-Lkw oder Telematik- und Appointmentssysteme, auf der Schiene Priorisierung des Güterverkehrs oder mehr Shuttleverbindungen, auf der Wasserstraße dreilagiger Containerverkehr oder Hub-Konzepte.“ Denn das ist immer noch billiger, als Infrastruktur neu zu bauen.

Text: Holger Grabsch

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



Das Terminal in Aschaffenburg ist trimodal ausgerichtet



Die Niederlassung Regensburg



Mit dem CDN fing alles an

Shuttle-Verkehre mit Köpfchen

IGS Intermodal Container Logistics expandiert in Aschaffenburg

Im Transportbereich gibt es eine Fülle von Firmen, die als Einzelunternehmen vor Jahrzehnten klein angefangen haben. Die IGS Group in Hamburg-Altenwerder ist so ein Beispiel für einen Familienbetrieb, der es in über 30 Jahren zu beachtlicher Größe gebracht hat. Heute ist er ein leistungsfähiger mittelständischer Logistikdienstleister und ein Familienbetrieb mit 450 Mitarbeitern, dessen Dienstleistungspalette von Lagerhaltung, Stückgut, Teil- und Komplettladelungen (national und europaweit), Containerverkehren (Lkw/Bahn), Terminal und Depotaktivitäten bis hin zu komplexen Outsourcinglösungen reicht. In den Bereichen der Containerverkehre, Depot- und Terminalaktivitäten expandiert die Gruppe nun mit einer Neugründung in Aschaffenburg.

Federführend ist hier die IGS Intermodal Container Logistics GmbH, die sich vor sechs Jahren aus der IGS Schreiner GmbH herausgelöst hat und seitdem als eigenständiges Unternehmen in der IGS Group fungiert. Zur IGS Intermodal gehören bereits die Containerdepot Nürnberg GmbH (CDN), die über eine zusätzliche Niederlassung in Regensburg verfügt, und die Container Logistics München GmbH (CLM). Nun hat CDN (51 Prozent) zum Jahresbeginn zusammen mit der Bayernhafen-Gruppe (49 Prozent) die Trimodale Containerumschlagsanlage Aschaffenburg (TCA) gegründet und damit das

ehemalige contargo-Terminal am Main übernommen.

Im Nürnberger Hafen
erstes großes Depot

Dies bildet nun ein weiteres Standbein im Süden für IGS Intermodal. Kerngeschäft des Unternehmens sind Containerverkehre per Ganzzug und Lkw zwischen den deutschen Seehäfen Hamburg/Bremerhaven und Süddeutschland. Den Ursprung hierzu legte vor fast 20 Jahren ein kleines Depot in Nürnberg (CDN). Im Jahr 2010 wurde daraus ein Neubau mit 70.000 Quadratmetern Umschlags- und Lagerfläche für rund 10.000 TEU.

Dazu gehören ein eigener Bahnanschluss und ein Binnenschiff-Liegeplatz am Rhein-Main-Donau-Kanal. Hier bietet nun CDN alles, was zu einem Full-Service-Betrieb gehört: Containerdepot, Reparatur, Containerverkauf/-vermietung sowie eine große Lkw-Flotte für die Containerzustellung.

Zudem hält CDN eine 25-prozentige Beteiligung an der TriCon Container-Terminal GmbH, die in der Dürerstadt 250.000 Vollcontainer jährlich umschlägt. Hinter dieser innerstädtischen Kooperation verbirgt sich ein ausgeklügeltes System, schließlich steht „IGS“ nicht zu unrecht für „In-

telligenter Güterservice“. „Der Großraum Nürnberg ist stark importlastig“, erklärt Prokurist Oliver Matthiesen. Umgekehrt seien Regensburg und München eher exportorientiert. Zwischen diesen drei Standorten verkehrt IGS mit eigenen Shuttlezügen. Dadurch soll die Auslastung auf den eigenen Containerzügen optimiert werden.

Inbalanz zwischen Im- und Export ausgleichen

Das Depot in Regensburg, das seit 2006 existiert, verfügt über eine Fläche von 35.000 Quadratmetern. Das entspricht einem Lagervolumen von 5.000

TEU. Zudem gibt es zwei Verladegleise für die Vollcontainerabfertigung. Auch hier wird inklusive eines Binnenschiffanschlusses der gleiche Service wie in Nürnberg angeboten. Das Prinzip in München ist – bis auf den Binnenschiffanschluss – ähnlich. Allerdings steuert IGS hier nicht die Umschlagsanlage in München-Riem, sondern das Container Depot München (CDM) in Unterföhring an. „Das spart eine Menge Zeit und somit Geld“, erläutert Geschäftsführer Bernd Trepte. Außerdem können dadurch leere Container kostengünstig zwischen CDN Nürnberg und München verladen werden, da beide Anlagen über eigene Anschlussgleise verfügen, um eben die Inbalanz zwischen Im- und Export auszugleichen.

Neun eigene IGS Züge fahren jede Woche von Hamburg und Bremerhaven in den Süden und zurück. Auf der Verbindung zwischen den beiden großen Seehäfen ist IGS eine Kooperation mit der Konrad Zippel GmbH eingegangen. 2010 gründeten beide Firmen die zigspress GmbH, um eine tägliche Ganzzugauslastung zwischen Weser und Elbe zu gewährleisten. Das Joint Venture mit der auf Ost-West-Verkehre spezialisierten Spedition war naheliegend, denn auch Zippel bietet neun Ganzzüge in der Woche an – nur in Richtung Schkopau bei Leipzig und Berlin. Beide Unternehmen zusammen haben keine Probleme, einen täglichen Shuttleverkehr zwischen den Seehäfen zu stemmen.

Knapp 250.000 TEU bewegen die Firmen auf diese Weise pro Jahr auf der Schiene. Wieder so eine schlaue Partnerschaft, da man sich ja keine Konkurrenz macht.

Shuttlebetrieb auf Main
bis zu den ARA-Häfen

Nun soll am Main mit der Trimodalen Containerumschlagsanlage Aschaffenburg (TCA) die Erfolgsgeschichte fort geschrieben werden. Es rollt bereits seit Anfang Januar ein wöchentlicher Container-Ganzzug von Hamburg aus. Zudem gibt es eine Binnenschiffanbindung von Rotterdam, um einen Großkunden im Schrottbereich zu bedienen. Und schließlich fahren über die IGS seit Juni zwei wöchentliche Ganzzugverkehre von Hamburg und

Bremerhaven nach Aschaffenburg. Geplant ist hier zudem ein Binnenschiff-Shuttleverkehr auch zu den übrigen ARA-Häfen. „Wir denken dabei über eine Anbindung via Mainz nach“, sagt Trepte. Auf der 20.000 Quadratmeter großen Terminalfläche sind zunächst einmal acht Mitarbeiter beschäftigt. Vorerst, denn IGS will auch hier noch weiter wachsen. Aber wieder mit Köpfchen, versteht sich.

Text: Matthias Soyka



Bernd Trepte,
Geschäftsführer

Container- und Massengutlogistik zwischen Oder und Rhein



EINE FLOTTE MIT
HOHER QUALITÄT

Deutsche Binnenreederei AG
Revaler Str. 100 • 10245 Berlin
Tel: +49 30 29 376-0
Fax: +49 30 29 376-201
dbr@binnenreederei.de
www.binnenreederei.de



Deutsche Binnenreederei

ODRATRANGROUP

Freie Fahrt für Schwer- gut auf der Elbe

Beim RISING-Industrieforum in Aken machten Experten Mut



Der Hafen Aken nördlich von Halle bietet rund 1.000 Meter Kaikante und jede Menge Platz für Container und Projektladungen

Deutschlands Binnenwasserstraßen sollen noch besser ausgelastet werden, allen voran die Elbe. Das fördert auch die EU, u.a. mit dem Programm RISING, das via Internet die Transportplanung und -verfolgung verbessern soll. Publik gemacht wurde dies auf einer Reihe von Industrieforen. Das Letzte dieser Art fand in Aken mit dem Fokus auf Schwergut statt. Zahlreiche Experten berichteten über Möglichkeiten und Herausforderungen auf dem einst am meisten befahrenen deutschen Strom, der besonders mit schwankenden Pegelständen zu kämpfen hat. Doch gerade für Projektladungen gibt es kaum Einschränkungen.

Peter Ziegler, Geschäftsführer der städtischen Hafenbetrieb Aken GmbH, verwies auf den Umstand, dass Schwergüter aller Art meist großvolumig sind und in aller Regel allein auf oder in einem Leichter stehen. Anders als bei Massengut oder Containern wird so relativ viel Platz verschenkt. Statt weit über 1.000 Tonnen beträgt das Gesamtgewicht so nur einige 100 Tonnen. Somit sei auch der Tiefgang erheblich geringer. Während bei einem Wasserstand von unter einem Meter Tanker, Bulker und Container-Shuttle meist passen müssten,

seien Schwerguttransporte weiterhin möglich.

Zusatzaufräge durch Montage an der Kaikante

300.000 Tonnen im Jahr werden von dem Hafen im Norden von Halle auf 660 Binnenschiffen verladen. Bis zu 270 Tonnen wuppt der größte Hafenmobilkran an der 1.000 Meter langen Kaikante. Zwei- bis dreimal in der Woche fahren von hier auch Container ab. Aber es gibt zudem 20 feste Kunden (meist Maschinenhersteller), die Schwergüter zu verladen haben. Nicht selten müssen dabei Einzelteile noch

auf dem Hafengelände montiert werden, da die Fracht sonst auf der Straße gar nicht mehr zu bewegen ist. Das schafft zusätzliche Arbeit.

Wie groß das Einzugsgebiet von Binnenhäfen ist, zeigt das Beispiel des größten Akener Kunden, der Siemens AG mit ihrem Generatorenwerk in Erfurt. Der dortige Projektleiter Sven Wiesner stellte die Bedeutung des Hafens für sein Unternehmen heraus. Ohne das Binnenschiff könnte der Konzern seine Waren nicht in alle Welt absetzen. Denn der Transport der 230-Tonnen-Kolosse auf der Straße ge-

stalte sich als zunehmend schwierig, vor allem, wenn er wie hier über mehrere Bundesländer (Thüringen, Sachsen-Anhalt) laufe. Statt vor 20 Jahren zugesagter dreier Routen gebe es nur noch eine einzige für die 200 Kilometer lange Strecke. Da man nur in der Nacht fahren dürfe, benötige man im Normalfall zwei Tage für die Strecke.

Routenwahl auf der Straße immer schwieriger

Dass oft die Routenwahl auf der Straße immer diffiziler wird, bestätigte Wolfgang Draaf, Geschäftsführer des Vereins



Der Hafenmobilkran kann bis zu 270 Tonnen heben

der Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten. So seien nicht einmal mehr alle Hochseehäfen uneingeschränkt erreichbar. Für Bremen und Kiel beispielsweise gebe es eine Begrenzung auf 80 Tonnen. Hinzu komme, dass ständig Brücken in ihrer Tragfähigkeit herabgestuft würden. Spektakulärstes Beispiel sei die Köhlbrandbrücke in Hamburg, wo nun Überholverbot auch für normale Lkw herrscht.

Die Hansestadt sei ohnehin ein neuralgischer Punkt, da der Elbtunnel von vorn herein für Schwerlastverkehre gesperrt ist. Da aber jeder Zehnte Lkw-Transport in der Elbmegropole Überbreite- und/oder Gewicht hat, werde die Innenstadt zum Nadelöhr. Zudem herrsche Kompetenzwirrwarr, da neben dem Landesbetrieb

Verkehr oft auch die Hamburg Port Authority und die sieben Bezirke bei der Genehmigung des Sondertransports zustimmungsbe-rechtigt seien.

Kreisverkehre für Lkw oft zu eng dimensioniert

Bereits vor zwei Jahren, so Draaf weiter, habe der BSK in seiner Münchner Erklärung darauf hingewiesen, dass auch die Binnenhäfen

für den Schwergutverkehr kaum noch erreichbar seien. Neben den maroden Brücken, deren Umfahrung oft zu einer Vervielfachung der Fahrstrecke füh-re, seien auch Neubauten dafür verantwortlich. Im Wesentlichen sind dies im Radius zu eng bemessene Kreisverkehre, die über-dies in der Mitte wie ein Hünengrab aufgeschüttet seien. Statt eines Durch-messers von 70 Metern wiesen viele umgebaute Kreuzungen nur die Hälfte des Raumes aus.

Besseres Informationssystem der EU in Arbeit

All diese Probleme habe man auf dem Wasser nicht. Darauf verwies der Vor-stand des Hafen Hamburg Marketings Axel Mattern. Deshalb sei das Binnenschiff das ideale Verkehrsmittel für Projektladungen. Bei vielen Verladern und Transporteuren führt das Binnenschiff jedoch noch ein Schattendasein. Oft-mals, so Mattern, mangle es immer noch an der Kommunikation unterei-nander. Wichtig sei daher das Tool „River Information Service“ (RIS), das von der EU in Auftrag gegeben wurde.

RIS stützt sich dabei auf die Telematik an Bord der Schiffe. Auf der ständig aktualisierten Internetseite werden das deutsche Bin-nenwasserstraßensystem, die aktuelle Befahrbarkeit mit Wasserständen und Staumeldungen sowie die Infrastruktur (Anlegestel-len und Umschlagsmög-lichkeiten) dargestellt. Arne Geelhaar vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik betonte, dass das von den Bremern ent-wickelte Tool die Zuver-lässigkeit der intermoda-len Ketten verbessere.

Gastgeber Roland Frin-dik von der MARLO Consultants GmbH hat dieses System für die Elbe noch weiter entwickelt. Es bilde nicht mehr nur Häfen und die darauf verkehrenden Schiffe ab, sondern auch den Bereich Straße und das jeweilige Einzugsge-biet an Betrieben. Somit sei eine schnelle Auswahl des richtigen Hafens, der Route und des speziellen Schiffes möglich. Noch sei das System nicht völlig ausgereift, da es noch auf der Straße einige Lücken gebe. Fernziel sei es, ein einheitliches Netz für das gesamte Bundesgebiet zu entwickeln.

Text: Matthias Soyka



Das Expertenteam des RISING-Industrieforums um Hafenchef Peter Ziegler (3. v.l.)



Auf dem Firmengelände herrscht rege Betriebsamkeit: Tautliner und Container-Lkw kommen und gehen

GÜHH feiert 50. Geburtstag

Die Spedition hat ihr Angebot deutlich ausgeweitet

Die Zeiten, in denen man einen runden Geburtstag feiert, kann man sich nicht aussuchen. So geht es auch der Güterkraftverkehr Hamburg Holstein GmbH, die mit den markanten orangenen Planen und dem GÜHH-Schriftzug das Straßenbild des Nordens seit langem bereichert. Jetzt, wo sie gerade 50 Jahre alt geworden ist, hat die Lkw-Spedition gerade eine Umstrukturierung in schwierigen Zeiten überstanden und ihr Angebot auch bis ins Ruhrgebiet ausgeweitet, indem sie Stückguttransporte nach Essen, Hagen und Köln übernommen hat. Bisher zählten Nord-Südverkehre, vornehmlich nach Stuttgart, zur Kernkompetenz.

Doch mit dem neuen Geschäftsführenden Gesellschafter Ingo Kock, der der Firma im November 2009 von der AKN Eisenbahn AG erwarb, hielt eine neue Firmenpolitik in dem Unternehmen Einzug. Die Bahngesellschaft hatte, wie es der Name schon vermuten lässt, die Laster vornehmlich zum Verteilen von Waren im norddeutschen Raum eingesetzt. Fracht, die per Bahn ankam, galt es zu den Betrieben auszuliefern. Doch mittlerweile ist GÜHH ein weltweit operierendes Unternehmen. Sie organisiert Containertransporte mit den entsprechenden Vor- und Nachlauftransporten.

Zwölf eigene Fahrzeuge innerhalb Deutschlands

Innerhalb Deutschlands fährt das Unternehmen mit zwölf eigenen Fahrzeugen aller Größen (7,5 bis 40 Tonnen). Innerhalb eines Tages wird nahezu



Die Anfänge vor 50 Jahren

jeder Ort des Bundesgebiets erreicht, egal, ob es sich um Sammelgut, Komplett-, Teilladungen oder Container handelt. Ins europäische Ausland ist GÜHH als Spedition zudem über feste Subunternehmen tätig.

Der neueste Service besteht u.a. in einem europaweiten Palettentransport, den GÜHH in Kooperation mit der britischen Firma Palletways betreibt. Dabei wird vor allem besonders schwere Palettenware, die zwischen 300 und 1.200 Kilo wiegt,

täglich in ein Hub nach Homberg/ Efze gebracht und von dort aus ins westliche Europa verteilt. „Alle angeschlossenen Firmen haben dabei die gleiche IT-Software, so dass wir eine schnelle Abwicklung und Transportüberwachung garantieren. Das ist ein echter Vorteil gegenüber der Konkurrenz“, erklärt Kock.

Ein weiterer Pluspunkt ist die gute Lage in Hamburg-Billbrook. Innerhalb weniger Minuten sind die GÜHH-Fahrzeuge im Hafen oder am Flughafen. Denn die Firma sorgt mittlerweile mit einem kompletten Logistik-Dienstleistungspaket für eine zeitgenaue und bedarfsgerechte Lenkung der Warenströme auf der Straße, per Luft- oder Seefracht sowie per Schiene. Denn sie verfügt auch, logisch bei dem vorherigen Eigentümer, über einen eigenen Gleisanschluss auf dem Gelände. Und die Nähe zu Fuhlsbüttel erlaubt es auch, hochwertige Ware innerhalb



Beim Ausladen packen bisweilen auch die Fahrer selbst mit an



In den Hallen lagern Waren unterschiedlichster Art

kürzester Zeit an jeden Ort der Welt zu liefern – auch hier mit Vor- und Nachlauf, versteht sich. Denn halbe Sachen gibt es bei Ingo Kock nicht. Die Lieferung erfolgt Tür zu Tür.

Komplettservice inklusive
Kombinierter Verkehre

Zum Service zählt ein Paket, das Transport, Lagerhaltung, Kommissionierung, Disposition und Zollabfertigung umfasst. „Auf Wunsch organisieren wir auch Kombinierte Verkehre“, sagt Kock. Sie seien ein wichtiger ökologischer Baustein der Transportkette, den man auch als Lkw-Spedition sehr wohl einzusetzen wisse. „Die GÜHH und unsere Kunden legen immer mehr Wert auf möglichst umweltschonende Zubringerdienste. Wo immer es geht, vermeiden wir Straßenverkehre zugunsten der in der Energiebilanz vorteilhafteren Verkehrsträger.“

So fährt das Unternehmen Metallwaren, chemische Produkte, Tee, Maschinenanlagen, Holz-, Papier- und Celluloseprodukte in dem Hamburger Hafen. Über Fuhlsbüttel ist zudem die schnelle Anbindung an die internationalen Luftverkehrsdröhscheiben gewährleistet. Eilige und hochwertige Ladung kann durch GÜHH so binnen kürzester Zeit an jeden Ort der Welt gebracht werden. Dazu zählen medizinische Geräte, Maschinenteile, Metallwaren, Textilien, Schiffs- und andere

Ersatzteile aller Art. Zum Komplettservice gehören auch die zeitraubenden Zollabwicklungen, die GÜHH gleich mit übernimmt.

Kommissionieren ist und
bleibt Kernkompetenz

Kernkompetenz ist und bleibt aber das Kommissionieren. „Wir führen den Bedarf des Kunden zusammen. Erst wenn der Warenbestand komplett ist, erfolgt die Lieferung. Das erspart Extratouren und zeitaufwendige Abstimmung“, berichtet Kock. „In unseren Hallen ist genug Platz, um Chargen für einen bestimmten Zielort so lange zu sammeln, bis sich eine Tour wirklich lohnt und die kostengünstigen Skaleneffekte eintreten.“ Ausnahme bilden eilige Sendungen, die nach Möglichkeit mit kleineren Fahrzeugen angeliefert werden. Zur gängigen Fracht zählen Porzellan, Schiffsteile, Haushaltswaren, hygienische Artikel, Klinikzubehör, Textilien, Metallwaren und Industriegüter.

Verdoppelung des Umsatzes
in nur drei Jahren

Auf dem Firmengelände hält GÜHH dafür ein 3.500 Quadratmeter großes Lager vor, wo Güter kurz-, mittel- oder langfristig sicher verwahrt werden können. An 25 Toren entpacken die Mitarbeiter Container und lagern Sack- oder Palettenware trocken ein.

Die neue Firmenausrichtung zeigt erste Erfolge. Der Umsatz hat sich fast verdoppelt. Der Mitarbeiterstamm erhöhte sich von 18 auf 28. Und die Erträge nach der Umstrukturierung sind mittlerweile auskömmlich. Was nicht heißen soll, dass Kock sich nun auf die faule Haut legen will. „Wir sind ständig auf der Suche nach mittelständischen Partnern, die Ware zu transportieren haben und zu klein für Großunternehmen sind“, sagt er. „Alles, was außerhalb der Norm liegt, ist unser Ding.“

Text: Holger Grabsch



Ingo Kock vor einem Schiffersatzteil

Trucker mit Stil

Die GDH Transport und Containerlogistik GmbH punktet mit Technik und Qualität

Seit gut 30 Jahren organisiert die GDH Transport und Containerlogistik GmbH Seehafenhinterlandverkehre per Lkw. Und das mit einem gewissen Sinn für Stil. Denn Geschäftsführer Manfred Dobrick verfolgt eine einfache Philosophie: Nur bestes Equipment für den Kunden. So verfügt das Unternehmen nicht nur über zehn eigene Zugmaschinen und 65 Chassis, die alle auf dem neusten Stand der Technik sind, sondern hat bereits im Jahr 1996 auch ein gediegenes Büro im Konzern-eigenen Gebäude in Hamburg-Wilhelmsburg bezogen. Passend zum Umfeld, erscheinen zudem die Disponenten täglich in Jacket und Schlips. Dahinter steckt die simple Botschaft: Wenn du nicht auf dein eigenes Äußeres achtest, tust du es auch nicht bei dem Eigentum anderer.



Fotos: SLH

dinavien“, sagt Krusch weiter. Egal ob Kühlcontainer, Open-top- oder High-Cube-Boxen. Ein besonderer Clou sind die beiden eigenen Seitenlader, die bis zu 45 Fuß lange Container an jedem Ort ohne Kran abstellen.

Seitenlader machen Kräne überflüssig

Nur eine Handvoll Konkurrenten bietet diesen Service an. Kein Wunder, denn das Fahrzeug mit Kranaufbau kostet etwa das Doppelte einer herkömmlichen Zugmaschine. Für die Anfahrt berechnet GDH dagegen nur 15 bis 20 Prozent mehr



Dietmar Krusch,
Transportmanager

Das Unternehmen ist mit seinen Spezialfahrzeugen in ganz Europa unterwegs und will auch bei den konventionellen Verkehren weiter wachsen, indem es Kooperationen mit Subunternehmern sucht.



Auch bei der 100-Jahr-Feier des FC St. Pauli half GDH

als üblich. Allerdings müssen, anders als bei normalen Transporten, Hin- und Rückfahrt bezahlt werden, da es in der Regel keine Rücktouren gibt.

Auslastung liegt bei 85 Prozent

Dennoch ist das Geschäft einträglich. Die Auslastung liegt bei 85 Prozent. „Interessant ist der Service für Firmen, die ebenerdig laden müssen und das Geld für einen extra Kran sparen wollen“, erklärt Krusch. Manchmal sei auch der Untergrund schlicht nicht für einen schweren Kran geschaffen. 21 Tonnen können auf dem Chassis gefahren werden. Der Kran schafft es sogar, 29 Tonnen zu heben. Auf Wunsch auch zwei Container übereinander.

Die Spezialfahrzeuge haben GDH auch Spezialaufträge eingebracht. Da chauf-

fierte man in den Boxen Rennwagen von Porsche zu einer Rennstrecke, Rallyewagen auf dem Rückweg aus Dubai von Hamburg zu Audi nach Ingolstadt, Werkzeugcontainer zu einer Baustelle nach Norwegen oder Ausstellungsboxen zur 100-Jahr-Feier des FC St. Pauli.

Jeder Liter Mehrverbrauch kostet 2.000 Euro im Jahr

Eine andere Zugmaschine wurde gerade in Betrieb genommen, die mit einem Gemisch aus Diesel und Gas angetrieben wird. Der Verbrauch, so verspricht der Hoflieferant Scania soll so auf 20 Liter pro 100 Kilometer sinken. In den ersten drei Monaten lag er allerdings bei 23 Litern. Das ist immer noch besser als die 28 üblichen Verbrauchsliter, aber eben doch mehr als versprochen.

Gerade angesichts der gestiegenen Energiekosten schmerzt das. Bis zu 130.000 Kilometer fährt eine Zugmaschine im Jahr. Jeder Liter weniger macht rund 2.000 Euro im Jahr aus. Die Flaute zum Jahresbeginn, die die ganze Branche traf, hat GDH dabei gut überwunden. Um die Frachtraten für Container wieder auf ein auskömmliches Niveau zu heben, hatten etliche Reedereien Schiffe aus dem Markt genommen. „Es wurde schlicht weniger Ladung transportiert“, berichtet Krusch. Das haben natürlich auch die Transporteure an Land zu spüren bekommen. Dennoch habe man selbst die stark gestiegenen Diesel-

preise und Nebenkosten wirtschaftlich wegstecken können.

Neben der Hardware rüstet GDH auch bei der Software auf. Gerade ist ein neues IT-Programm in Arbeit. Ganz auf die Bedürfnisse der Firma zugeschnitten. Jeder der 15 Büroangestellten und zwölf Fahrer durfte Wünsche äußern. Alles wird modular aufgesetzt, damit der laufende Betrieb nicht gestört wird.

Denn die Zeichen stehen auf Expansion. 80 Einheiten steuert GDH derzeit über Subunternehmen, 20 weitere sollen es in aller nächster Zeit werden, Fernziel sind 150. Und alles, wie immer, mit Stil.

Text: Matthias Soyka

Eine der Spezialitäten von GDH sind die Seitenlader

Das klare Konzept hat Erfolg. 11 Millionen Euro hat GDH im vergangenen Jahr umgesetzt, und anders als in der Branche stets aus-



Eigenbesitz: Die Firmenzentrale

kömmliche Erträge erzielt. Transportmanager Dietmar Krusch überlässt dabei nichts dem Zufall. Bei Neukunden macht er sich erst einmal auf den Weg, um vor Ort mit eigenen Augen zu sehen, mit was für einem Auftraggeber er es zu tun hat. „Wir wollen schon wissen, wo unsere Chassis abgestellt und wie sie gesichert werden.“

Täglich neue Berichte per Mail an die Kunden

Umgekehrt bietet GDH eine ganze Menge Service.

Morgens um 6 Uhr erscheinen die ersten Mitarbeiter, um bis 8 Uhr jeden Kunden anzumailen, der gerade einen Auftrag laufen hat, und ihn zu informieren, wo die Sendung gerade ist. „Statusmeldungen dieser Art helfen dem Kunden, seine Arbeitsabläufe zu planen, und vermitteln ihm die Gewissheit, dass wir alles unter Kontrolle haben.“

Bei GDH ist alles zu haben, was in der Containerlogistik üblich ist. „Wir fahren den gesamten europäischen Raum an, vornehmlich Österreich, Schweiz und Skan-



Die CARL REHDER GRUPPE besteht aus vier europaweit tätigen Versicherungsmaklern und zwei maritimen Dienstleistern, die sich auf die Versicherungsbelange der Schifffahrt, des Transportgewerbes und mittelständischer Unternehmen spezialisiert haben.

- CARL REHDER GMBH Assekuranz- und Schiffsmakler
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transportgewerbe.
- CARL REHDER GMBH Versicherungsmakler
Versicherungsmakler für mittelständische Unternehmen und das Klein-
gewerbe sowie für die sonstigen Versicherungen von Privatpersonen.
- CARL REHDER NEDERLAND B.V. Makelaars in Assurantiën B.V.
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transport-
gewerbe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- BE SURE ASSURANTIËN B.V.
Versicherungen aller Art für die Binnenschifffahrt sowie mittelständische
und kleine Betriebe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- JMS JOINT MARINE SERVICE GMBH
Versicherungsdienstleister und Vertreter ausländischer Versicherungs-
gesellschaften und Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit in
Deutschland.
- JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC
Betreuer der Versicherungsangelegenheiten deutscher und nieder-
ländischer Investoren in Russland, Platzierungsmakler für europäische
Versicherungsmakler mit russischen Versicherungsgesellschaften.
Administrator der Geschäftsvorfälle im Geschäftsverkehr zwischen
russischen Versicherern und europäischen Kunden.

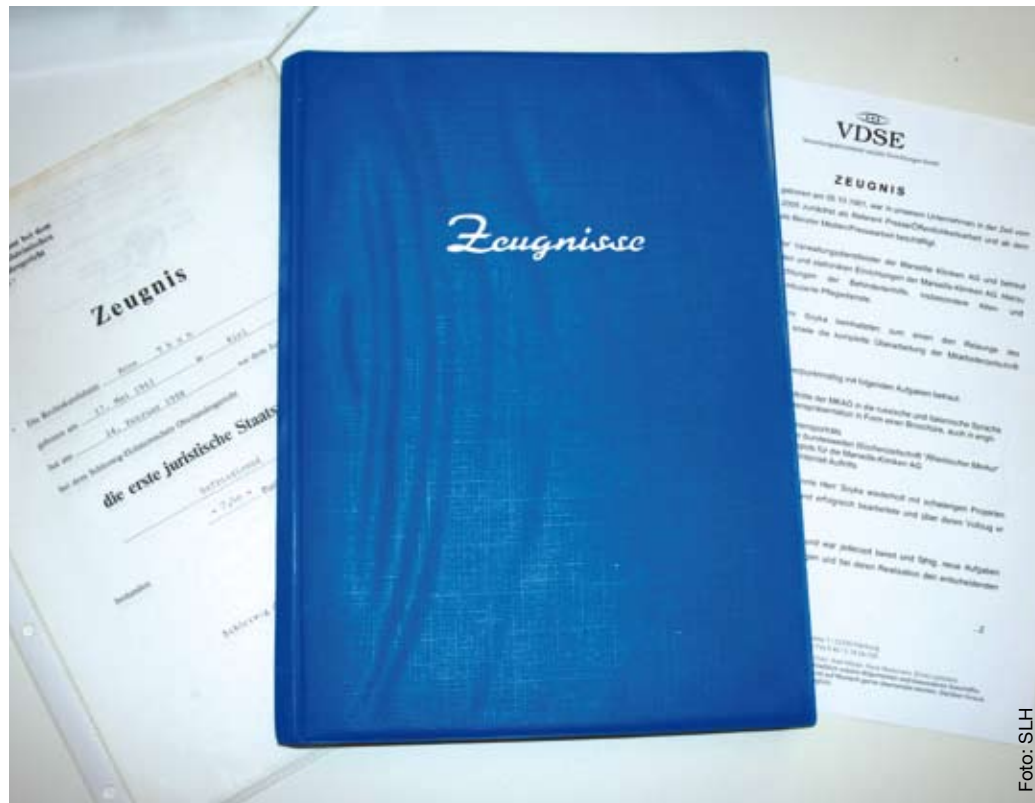
CARL REHDER GRUPPE
 Lindhorster Straße 4 · 21218 Seevetal (Hittfeld)
 Tel.: +49 4105 77028 0 · Fax: +49 4105 77028 18
 info@carl-rehder.de · www.carl-rehder.de

Setzen, sechs!

Prozesse, Gefälligkeitszeugnisse und Geheimsprache in Arbeitszeugnissen

Um das Arbeitszeugnis wird unverändert und vor allem immer mehr vor den Arbeitsgerichten gestritten. Gab es laut Statistik im Jahre 2001 noch durchschnittlich 26.000 Verfahren bundesweit, waren es 2011 bereits etwa 32.000. Und die Tendenz ist steigend. Zugleich nehmen die sogenannten Gefälligkeitszeugnisse zu, in denen der Arbeitnehmer beispielsweise mit „gut“ oder „sehr gut“ beurteilt wird, obwohl er allenfalls eine durchschnittliche Leistung erbracht hat. Dies ist insbesondere im Kündigungsschutzprozess häufig zu beobachten. Dort dient das Arbeitszeugnis oft als Joker des Arbeitgebers bei Vergleichsverhandlungen.

Leider sinkt durch die zunehmende Zahl an Gefälligkeitszeugnissen die Aussagekraft der Arbeitszeugnisse insgesamt. Ein Dilemma für beide Seiten, da dies Einstellungsentscheidungen nicht leichter macht, zumal in den meisten Branchen das Arbeitszeugnis immer noch für den Arbeitgeber die einzige Möglichkeit ist, die potentielle Leistungsfähigkeit des Bewerbers einzuschätzen. Zugleich ist es dessen Visitenkarte im Bewerbungsverfahren.



Ungereimtheiten in Arbeitszeugnissen erweisen sich häufig als fahrlässige Formulierungsschwächen

Entsprechend hoch ist die Bedeutung für Arbeitnehmer und deren Bereitschaft, im Zweifel ein besseres Zeugnis vor den Arbeitsgerichten einzuklagen. Die meisten Arbeitnehmer reagieren in der Beratung allerdings überrascht, wenn sie erfahren, dass sie zwar einen Anspruch auf ein „berufsförderndes“ und „wohlwollendes“ Arbeitszeugnis haben, dies aber nicht automatisch eine gute oder sehr gute Beurteilung bedeuten muss.

Gute Leistungen müssen bewiesen werden

Will der Arbeitnehmer aber mit „gut“ oder „sehr gut“ beurteilt werden, muss er entsprechende

Leistungen im Streitfall in einem Zeugnisprozess vor dem Arbeitsgericht nachweisen. Das wird ihm in der Regel schwer fallen, da er häufig nicht über geeignete Unterlagen, insbesondere Zwischenzeugnisse oder Zeugen verfügt. Umgekehrt trägt der Arbeitgeber die Beweislast dafür, wenn er die Leistung eines Mitarbeiters unterdurchschnittlich beurteilen will und es daraufhin zum Rechtsstreit kommt.

Klassische Formulierungen gerichtlich überprüfbar

Wichtig: In einem Endzeugnis darf der Arbeitgeber nur dann von seiner Beurteilung gegenüber einem zuvor erteilten Zwi-

schenzeugnis abweichen, wenn die späteren Leistungen oder das spätere Verhalten des Arbeitnehmers dies rechtfertigen.

Daher überrascht es auch nicht, dass es in Zeugnisprozessen weniger um die Einordnung in eine konkrete Notensstufe wie „gut“ oder „befriedigend“ sondern um einzelne ganz konkrete Formulierungen geht, an denen sich Arbeitnehmer stören. Getragen werden diese Prozesse oft von der Sorge, dass der Arbeitnehmer wegen der mehr oder weniger bekannten „Geheimsprache“ der Arbeitgeber schlechter beurteilt wird, als sich auf den ersten Blick aus der Formulierung ergibt. Zu den in Handbüchern viel-

fach bemühten Klassikern zählen hier beispielsweise Formulierungen wie „hat zur Verbesserung des Betriebsklimas beigetragen“ (hatte gegen einen Schluck Alkohol im Dienst nichts einzuwenden), „galt im Kollegenkreis als toleranter Mitarbeiter“ (für Vorgesetzte ist er ein schwerer Brocken) oder „wusste seine Auffassung intensiv zu vertreten“ (war vorlaut).

Ganz anders hingegen hat das Bundesarbeitsgericht im vergangenen November in einem aktuellen und praxisrelevanten Fall entschieden: Die in einem Arbeitszeugnis enthaltene Formulierung „Wir haben den Kläger als sehr interessierten und hochmotivierten Mitarbeiter kennen gelernt, der stets eine sehr hohe Einsatzbereitschaft zeigte.“ sei ohne weite-

res zulässig und keine verdeckte Abwertung des klagenden Arbeitnehmers. Entgegen dessen Auffassung bedeute diese Formulierung gerade nicht, dass er in Wahrheit als desinteressiert und unmotiviert beschrieben werde.

Klare Aussagen vermeiden Ungereimtheiten

Als Leser von Arbeitszeugnissen sollte man die „Geheimsprache“ nicht überbewerten. Denn die Erfahrung zeigt, dass viele Ungereimtheiten in Arbeitszeugnissen sich bei näherer Betrachtung eher als fahrlässiger Formulierungsunfall herausstellen. Wegen des damit verbundenen Prozessrisikos lohnt es sich aber für den zeugnis-ausstellenden Arbeitgeber, mit klaren,

gerichtsfesten Formulierungen zu arbeiten und diese standardmäßig zu verwenden.

Das Arbeitszeugnis bleibt somit in der beruflichen Praxis für alle Beteiligten ein Dauerthema. Arbeitgebern ist zu empfehlen, eine klare Linie, insbesondere mit einheitlichen Zeugnisvorlagen für sehr gute, gute und befriedigende Leistungen einzuhalten. Arbeitnehmer wiederum sollten ihr Arbeitszeugnis im Zweifel professionell überprüfen und nach Möglichkeit gestalten lassen und die Erfolgsaussichten einer Zeugnisklage sorgfältig vorher abwägen.

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



Thomas Schneider, Fachanwalt für Arbeitsrecht



Mathias R. Mayer, Rechtsanwalt

Fotos: Kanzlei Wiechmann

ETABLIERT, EFFIZIENT, ERFOLGREICH

„Wir sind die Brücke zu Ihren Kunden.“

UNSERE LEISTUNGEN IM ÜBERBLICK

- Inhouse Outsourcing
- Displaybau, Displaybestückung
- Preisauszeichnung, Etikettierung
- Konfektionierung, Setbildung, Trayfertigung
- Kommissionierung
- Lkw-Be- und Entladung
- Containerentladung

IHRE VORTEILE

- kurze Reaktionszeiten
- hochmotivierte Mitarbeiter
- permanente Prozessoptimierung
- ein Ansprechpartner vor Ort
- alle Leistungen zu fest kalkulierbaren Stückpreisen

König-Georg-Stieg 5 21107 Hamburg
Telefon: +49 (0) 40 300 93000 Fax: +49 (0) 40 300 9300 – 60
Email info@hbv-hanseatic.de www.hbv-hanseatic.de
Ihr bundesweiter Partner für logistische Dienstleistungen im Werkvertrag

HBV HANSEATIC®
GRUPPE

Kein Bock auf Block

Das neue Bräu in den Landungsbrücken bietet nur eine schöne Aussicht

Die legendären Hamburger Landungsbrücken erstrahlen nach Ihrer aufwendigen Sanierung wieder in altem Glanz. Malerisch liegt das Ensemble im Stadtteil St. Pauli zwischen Hafen und Fischmarkt direkt an der Elbe und der Blick vom oberhalb gelegenen Hotel „Hafen Hamburg“ auf das Bauwerk ist sicherlich einer der schönsten, den die Hansestadt zu bieten hat. Markant steht der Pegelturm auf der östlichen Seite des Gebäudes und auf der westlichen befindet sich der Eingang zum alten Elbtunnel. Linke Hand liegt nun auch das neue „Block Bräu“.



Der Sitz des „Block Bräu“

Bereits um 1839 wurde an dieser Stelle, noch damals am Rande des Hafens gelegen, der erste Schiffsanleger gebaut und diente den Dampfschiffen als komfortable Anlegestelle. Das heutige Gebäude, so wie wir es kennen, wurde zwischen 1907 und 1909 aus Tuffstein errichtet und verfügt über insgesamt zehn Brücken, auf denen man die schwimmenden Pontons erreicht. In den Anfangsjahren der Landungsbrücken legten dort große Linienschiffe an, doch dafür wäre der Platz wohl nicht mehr ausreichend, so dass hier heute eher Barkassen, Katamarane und Hafenrundfahrtschiffe anzutreffen sind. Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurden die Pontons bis Mitte der 50er Jahre komplett neu errichtet. Die bauliche Lü-

cke, die zwischen Brücke 2 und Brücke 3 entstand, wurde erst 1976 mit einem Neubau, der vornehmlich den Hafen-Klub beherbergt, geschlossen. Seit September 2003 steht das Gebäude unter Denkmalschutz.

Reichlich Platz für bis zu 1.000 Gäste

Und so ist es auch nicht verwunderlich, dass hier zur Bespaßung der Hamburg-Besucher zahlreiche gastronomische Betriebe vor Anker gegangen sind. Denn wo Touristen sind, wird getrunken und eben auch gern immer was gegessen – und vor allen Dingen viel Geld gemacht. Das dachte sich wohl auch Betreiber Block, der sich im Rahmen der Sanierung die frei gewordenen Räumlichkeiten einer ehemals dort beheimateten Schenke sicherte.

Unverkennbar ist die Handschrift oder, wie man heute sagt, die Corporate Identity, der Block-House-Kette, die sich als bester Steakhaus-Anbieter der Hansestadt einen Namen gemacht hat. Der Empfang ist freundlich und der Saal mit eingezogener Galerie gigantisch groß. Auf rund 2.000 Quadratmetern sollen 1.000 Gäste Hamburger Bier-Kultur erleben. Gern hätten wir uns auf die schicke Dachterrasse ge-

setzt, doch das Hamburger Schmuddelwetter macht uns einen Strich durch diese Rechnung.

Das Essen ist teuer und eher auf Kantinenniveau

Wir erhalten einen Fensterplatz, doch das war schon das einzig Positive. Denn die Karte im unverkennbaren Block-Design präsentiert uns lediglich Rostbratwürstchen „Thüringer Art“ mit Dithmarscher Fasskraut, ofenfrischer Brezel und zweierlei Senf (drei Stück für acht Euro, fünf Stück zu 10,50 Euro) oder Hamburger Kalbsbratwurst, auch mit Sauerkraut und Kartoffel-Selleriestampf für satte elf Euro. Schließlich noch Schnitzel Wiener Art mit Sellerie-Merrettich-Confit und gerahmten Gurkensalat zu 12,50 Euro. Weiter lesen wir Zwiebel-Rostbraten und Rinder-Hacksteak. An Fisch unter der Rubrik Altonaer Fischmarkt finden wir lediglich drei Gerichte: Holländische Matjes Filets mit Beilagen für zwölf Euro, Backfisch vom fangfrischen Goldbarsch mit Remoulade, Rote-Beete



Blick in den großen Saal

und Kartoffel-Gurkensalat für 13,50 Euro sowie Hamburger Pannfisch in körniger Senfsauce, dazu Blattspinat und Kartoffel-Selleriestampf für fantastische 14,50 Euro.

Wir sind ein wenig enttäuscht, denn die Preise sind gesalzen, die Speisenauswahl ist dagegen eher begrenzt. Wir bestellen diverse Gerichte der Karte und sind bei deren Anlieferung noch enttäuschter, als von der Karte selbst. Die Portionen fallen, gemessen an den Preisen, eher winzig aus und erinnern geschmacklich leicht an Kantinenküche.

Das hausgebraute Bier entschädigt ein wenig, aber wer feiern und ordentlich Bier trinken will, der möchte auch anständig speisen.

Text: Holger Grabsch

Block Bräu GmbH
Bei den

St. Pauli Landungsbrücken 3
20359 Hamburg

Tel: 040-44 40 500 - 0

Fax: 040-44 40 500 - 129

info@block-braeu.de

www.block-braeu.de

Öffnungszeiten:

Mo.- So. 11 bis 25 Uhr



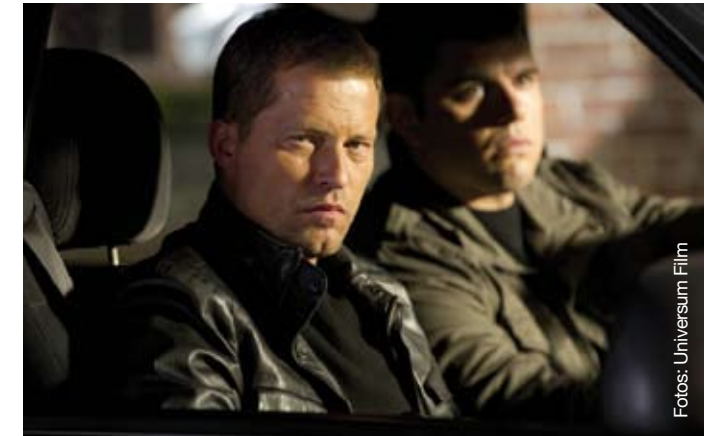
Nicht üppig: Wiener Schnitzel

Zwei Agenten balzen um eine Blondine

Halb Komödie, halb Thriller: „Das gibt Ärger“ macht Laune



Wer ist der Bessere beim Buhlen um die Reese Witherspoon?



Til Schweiger mimt mal wieder den bösen Deutschen

Agentenkomödien sind so eine Sache. Meistens sind sie weder als Agentenfilm noch als Komödie tauglich und unterhalten auf eher niedrigem Niveau. Wenn dann auch noch Regisseur McG (eigentlich: Joseph McGinty Nichol) Regie führt, der sich bislang noch nicht als Meister des gehobenen Unterhaltungskinos empfohlen hat, dann sollte einem eher Böses schwanen. Aber Entwarnung: „Das gibt Ärger“ (im Original treffender: „This Means War!“) ist ein netter Schwank mit Herz und Geballer, der für alle etwas parat hält.

FDR Foster (Chris Pine – „Star Trek“) und Tuck Henson (Tom Hardy – Bane im kommenden „Dark Knight Rises“) sind nicht nur Top-Agenten der CIA, sondern auch beste Freunde. Als ein Auftrag in Hongkong völlig aus dem Ruder läuft, werden die beiden in den Innendienst versetzt. Zufällig lernen sie unabhängig von einander die rei-

zende Lauren Scott (Reese Witherspoon) kennen und verknallen sich in das Zuckerstückchen. Die ahnt natürlich weder etwas davon, dass sich beide kennen, noch von ihrer wahren Profession. Als die Freunde herausfinden, dass sie derselben Frau den Hof machen, schließen sie einen Pakt: Möge der Bessere gewinnen, die Freundschaft soll aber nicht darunter leiden. Natürlich kommt es, wie es kommen muss. Nach und nach steigern sich beide in den Wettbewerb hinein und missbrauchen schamlos die Ressourcen, die ihnen kraft ihres Berufes zur Verfügung stehen. Dass es da noch einen bösen Buben gibt, der eine Rechnung mit ihnen offen hat (Til Schweiger), vergessen sie völlig.

Das Liebesdreieck ist für Schenkelklopfer gut

Okay, ein Ausbund an Originalität ist die Geschichte nicht. Dass Agenten auch ihren nächsten Familienangehörigen verheimlichen müssen, womit sie ihr

Geld verdienen, wissen wir spätestens seit „True Lies“. An diesen Actionböllern reicht „Das gibt Ärger“ nicht heran, will es aber auch nicht. McG, der sich bislang in erster Linie mit den „Charlie's Angels“-Filmen und dem beinahe-Flop „Terminator – Die Erlösung“ hervorgetan hat, tut gut daran, kräftig an der Komödien-Schraube zu drehen. Die Thriller-Handlung wird fast vollständig in den ersten und den dritten Akt verbannt, der Hauptteil gehört den drei Hauptdarstellern und dem Liebesdreieck.

Und es macht wirklich Laune, den beiden Hähnen zuzusehen, wie sie sich für ihre Angebetete zerreißen und dabei keinen einzigen miesen Trick auslassen, um diese zu beeindrucken. Die besten Szenen sind aber die, in denen Witherspoon mit sich ringt, weil sie mit zwei Männern gleichzeitig etwas hat, aber immer wieder von ihrer besten Freundin angefeuert wird, weil dies ein Akt der Emanzipation sei. Hier werden

Einzeiler abgefeuert, die für einige Schenkelklopfer gut sind. Dem gegenüber fällt der Alibi-Thriller-Teil um den stets grimmig guckenden Til Schweiger ab. Der trägt allen Ernstes den Rollennamen „Heinrich“. Gibt es aus Sicht der Amerikaner keine anderen Namen für deutsche Bösewichter?

Aber Schwamm drüber. Unterm Strich ist „Das gibt Ärger“ im besten Sinne des Wortes leichte Unterhaltung, die keinem Weh tut und prima für einen Popcorn-Abend geeignet ist.

Text: Martin Soyka



Verkaufsstart: 6. Juli

DB Schenker Rail Automotive GmbH:

Jens Nöldner hat die Leitung der Geschäftsführung übernommen, in der die Aktivitäten des Schienengüterverkehrs der Deutschen Bahn für die Automobilindustrie gebündelt sind. Der 48-Jährige tritt damit die Nachfolge von Axel Marschall an, der Anfang des Jahres in den Vorstand aufgerückt ist und den deutschen und europäischen Vertrieb verantwortet. Nöldner arbeitet seit 20 Jahren bei DB Schenker Rail, seit drei Jahren ist der Absolvent der Verkehrshochschule Dresden Mitglied der Geschäftsführung der DB Schenker Automotive.

Prologis Inc.:

Der weltweit operierende Eigentümer, Betreiber und Entwickler von Logistikimmobilien hat Martina Hellmann zum Senior Manager Property Management Germany and Austria ernannt. Sie ist nun für alle Aktivitäten im hauseigenen Property Management für Deutschland und Österreich zuständig. Mit ihrer Verpflichtung erweitert Prologis sein Property Management Team und verstärkt seinen Fokus auf den Kundenservice. Hellmann verfügt

über 15 Jahre Erfahrung im Property und Asset Management von Gewerbeimmobilien. Zuletzt war sie bei Cushman & Wakefield LLP als Head of Commercial Property Management Germany tätig. In dieser Funktion verantwortete sie das kaufmännische Property Management für nationale und internationale Mandanten mit bis zu 2,3 Millionen Quadratmetern Mietfläche und zirka 3.000 Mietverträgen.

4flow management:

Veit Liemen (40) hat die Aufgaben als Manager Operations übernommen. Er verfügt über langjährige Erfahrungen in den Bereichen IT und Logistik. Bei 4flow management verantwortet er Konzeption, Umsetzung und Steuerung von Optimierungsmaßnahmen. Der gelernte Speditionskaufmann war unter anderem für LEHNERING und für inconso im Bereich Softwareeinführung, -entwicklung und -optimierung tätig.

Für unsere Beteiligung (Raum HH) aus dem logistischen Dienstleistungsbereich suchen wir den/die **zukünftige(n) Geschäftsführer/-in**

Ihr bisheriger Aufgabenschwerpunkt sollte im Bereich der Lagerwirtschaft gelegen haben. Wir bieten auch gerne Leuten aus der 2. Reihe eine Chance.

Ihre Bewerbung richten Sie an redaktion@stadtlandhafen.de

Hertzog & Partner Consultants GmbH:



Elmar Zitz (68), Geschäftsführender Gesellschafter, feierte sein 25-jähriges Firmenjubiläum. Der gelernte Speditionskaufmann

ist nach Führungspositionen im In- und Ausland seit 1987 bei Hertzog & Partner und entwickelte das Unternehmen zusammen mit Gründer Elmar Hertzog zu einer der führenden Personal- und Unternehmensberatungen für die Transport- und Logistikbranche in Europa. Im Zuge des Generationswechsels ist sein Sohn Frederik Zitz seit 2004 an Bord, seit 2008 führen sie die Geschäfte gemeinsam. Seine Aufgaben liegen heute vor allem im Bereich Mergers & Acquisitions und in der Personalberatung für langjährige Kunden.

Cuxport fertigte Kabelversorger ab



Cuxhaven – Die Offshore Marine Management GmbH (OMM) hat mit dem 76 Meter langen Multi-Purpose-Schiff „Bourbon Enterprise“, das für das Seekabelgeschäft ertüchtigt ist, von Cuxport aus sieben Fahrten für das Offshore-Netzanbindungsprojekt BorWin 2 unternommen. Es soll die Nordsee-Windparks Veja Mate und Global Tech I mit dem Festland verbinden. Das Schiff lieferte Material, um den Meeresgrund für die Installation von Seekabeln vorzubereiten. Bei der Verlegung wurden unter anderem Unterwasserroboter eingesetzt. Die deutsche Tochter der britischen OMM, ein unabhängiger Anbieter maritimer Lösungen für die Offshore-Industrie, hatte sich im vergangenen Jahr auf den Terminalanlagen von Cuxport angesiedelt.

Nordic Yards-Plattform zu Wasser gelassen

Rostock – Eine große Lücke im Offshore-Stromnetz wird geschlossen. Die heiß ersehnte Konverterplattform Borwin Beta für den Netzanschluss von Hochsee-Windparks ist zu Wasser gelassen worden. Die von Siemens in Auftrag gegebene Konstruktion hat das Trockendock der Werft von Nordic Yards in Rostock-Warnemünde verlassen. Nun liegt sie für die Endausrüstung am Werftkai. Die etwa 35 Meter hohe, 51 Meter breite und 72 Meter lange Plattform kann Windräder im Umfang von 800 MW gleichzeitig ans Netz anschließen. Zunächst sollen die Wind-

parks „Veja Mate“ und „Global Tech 1“ mit dem Binnenland verbunden werden. Die Projektgesellschaft von Global Tech 1, deren Gesellschafter unter anderem der Entwickler Windreich und die Stadtwerke München sind, will im Sommer mit der Errichtung der Anlagen auf See beginnen, obwohl sich der Netzananschluss durch Siemens und den Übertragungsnetzbetreiber Tennet wegen technischer Hindernisse noch bis Ende 2013 verzögern wird. In der Zwischenzeit will das Unternehmen die bereits errichtete Konverterplattform Borwin Alpha nutzen. In den Stationen wird der Wechselstrom aus den Turbinen gebündelt und in Gleichstrom umgewandelt, um Verluste beim Transport zu minimieren. Über Land sind Wechselstromleitungen in großer Höhe die günstigste Transportmöglichkeit. Am und besonders im Boden bzw. unter Wasser ist Gleichstrom die erheblich verlustärmere Variante.

Röhlig abermals mit Rekordjahr



Bremen – Das Logistikunternehmen Röhlig meldet für 2011 das erfolgreichste Jahr der Firmengeschichte. Im 160. Geschäftsjahr steigerte das in Bremen ansässige Unternehmen im Konzern das Geschäftsvolumen um 15,5 Prozent und erzielte einen Rohertrag in Höhe von 96 Millionen Euro. Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) betrug 15,4 Millionen Euro und lag damit über dem bisherigen Rekordjahr 2007. „In allen Regionen konnte das Geschäft ausgeweitet werden, wobei die Landesgesellschaften

in Amerika und der Pazifik-Region die höchsten Wachstumsraten erzielten“, sagte Hans-Ludger Körner, Chief Financial Officer. Zudem hätten in Europa vor allem die Gesellschaften in Frankreich und Großbritannien Rohertrag und Ergebnis gesteigert. Um sein weltweites Netzwerk auszubauen, hat Röhlig 50 Prozent der Anteile an seinem südamerikanischen Partner Procargo übernommen. Hierdurch konnte Röhlig seine Präsenz in Südamerika deutlich verstärken und ist nun, neben der Tochtergesellschaft in Chile, mit eigenen Büros in Argentinien, Bolivien, Paraguay und Uruguay vertreten. In den USA hat Röhlig seine Marktposition durch die Übernahme des Logistikunternehmens Seajet sowie des Zollagenten CSI weiter verbessert. Das Familienunternehmen beschäftigt heute über 2.000 Mitarbeiter an 140 Standorten in 31 Ländern, bei einem Rohertrag von 140 Mio. Euro (2011).

DB Schenker labelt medizinische Luftfracht

Essen – DB Schenker Logistics hat ein Verfahren zur Kennzeichnung von sensiblen und temperaturkritischen medizinischen Produkten entwickelt und übernimmt für seine Kunden die Auszeichnung mit einem speziellen Zeit- und Temperaturlabel. Damit hat der Berliner Konzern als bislang einziger Luftfrachtdienstleister schon jetzt alle künftigen Anforderungen der International Air Transport Association (IATA) erfüllt. Neben dieser IT-Lösung bietet DB Schenker seinen Kunden ein manuelles Verfahren an, bei der Mitarbeiter zusätzlich zu dem Luftfracht-Label die Temperatur- und IATA-Etiketten auf die Luftfracht kleben. Die von DB Schenker bereits verwendete Kennzeichnung ist ab 1. Juli weltweit vorgeschrieben.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Holger Grabsch
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.)
Holger Grabsch
Martin Soyka
Peter Glaubitt
Thomas Schneider
Mathias R. Mayer

Medienberatung:

Holger Grabsch
Telefon +49.40.360 984 78
E-Mail grabsch@norddeutsches-medienkontor.de

ISSN 2193-9454

Grafik:

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

Fotos:

Peter Glaubitt

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

Erscheinungsweise:

Monatlich / zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:

Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2012

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:

7. August 2012

STADT LAND HAFEN



JadeBay

Die Stadt Wilhelmshaven sowie die Landkreise Friesland, Wesermarsch und Wittmund bilden die neue **JadeBay**-Wachstumsregion, das Umland des Container Tiefwasserhafens JadeWeserPort an der deutschen Nordseeküste.

JadeWeserPark: Industrie- und Gewerbeflächen am JadeWeserPort

Der Standort

- logistikfreundlicher Standort
- unmittelbare Nähe zum Tiefwasser Container Hafen JadeWeserPort
- freie Fahrt auf Autobahnen A 29 (Nord-Süd), A 31 (Westen), künftig A 22 (Westen und Osten)
- Bahnanbindung über Güterbahnhof Sande, regionaler Flughafen mit Instrumentenanflug und bis zu 24 Stunden Öffnungszeiten
- Förderregion von Europäischer Union, Bundesrepublik Deutschland und Land Niedersachsen

Ihre Vorteile

- Direkte Autobahnanbindung zum nahen JadeWeserPort (12 km)
- Direkt am Autobahnkreuz BAB 29 und an der Bundesstraße B 210
- optimal nutzbare, variable Flächen bei kunden-gerechten Preisen
- Synergieeffekte durch direkte Nachbarschaft zu
 - Produktions-, Lager- und Büroflächen im Technologiezentrum Nordwest (TCN) in allen Größen startbereit
 - Jade Hochschule, Universität Oldenburg
 - Chemie- und Energie-Standort Wilhelmshaven

Kontakt

JadeBay GmbH Entwicklungsgesellschaft

Ansprechpartner: Frank Schnieder, Marketing Manager · Kutterstraße 3 · 26386 Wilhelmshaven
Tel. +49 4421 500488-21 · Fax +49 4421 500488-50 · f.schnieder@jade-bay.com · www.jade-bay.com