

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik



Foto: Peter Glaubitt

## „Wir haben kein Geld“

Hamburger Hafenentwicklungsplan geprägt von Finanznot

Das soll sich nach Möglichkeit in Zukunft nicht wiederholen: Lkw-Stau bei der Abfertigung an den Hamburger Terminals

**Drastischer hätte man es nicht formulieren können. „Wir haben kein Geld“, sagte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) bei der Vorstellung des neuen Hafenentwicklungsplans, der anders als seine Vorgänger nicht fünf Jahre sondern bis zum Jahr 2025 gelten soll. Entsprechend vage sind die Aussagen, wie die Zukunft von Deutschlands größtem Hafen aussehen soll. Vielfach ist nur ein entschiedenes „Schau'n mer mal“ zu lesen.**

War schon der Entwurf des Hafenentwicklungsplans vom Frühjahr erstaunlich nichtssagend, ist die 90 Seiten starke Endfassung noch entschärfter. Um ganze 15 Seiten ist sie geschrumpft, viele strittige Stellen wurden zudem aufgeweicht. Am bezeichnendsten ist

dies beim Centralterminal Steinwerder. Hieß es vor einem halben Jahr noch, dass 2013 mit der Planfeststellung und 2015 mit dem Bau begonnen werden sollte, ist nun zu lesen, dass die Planung weiter fortgesetzt werde. Auch hinsichtlich der Nutzung wurde nichts

entschieden. Horch erklärte, dass angesichts der jetzigen Umschlagentwicklung ein Containerterminal eher unwahrscheinlich sei. Multipurpose mit Industrieansiedlung sei eine Option, zudem schließe man einen dedicated Terminal nicht aus. Seite 6

### Kassensturz

Die HPA hat im vergangenen Jahr 13,4 Millionen Euro mehr erwirtschaftet und so das strukturelle Minus deutlich verringert. **S. 4**

### Elbvertiefung

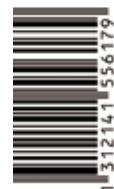
Nach dem Baustopp durch das Bundesverwaltungsgericht steht die Hamburger Hafenwirtschaft vor einem grundsätzlichen Problem. **S. 8**

### Neustart

Die HANSA HEAVY LIFT GmbH ist aus Teilen der insolventen Beluga Shipping entstanden und sich in kurzer Zeit am Markt behauptet. **S. 14**

**GROMEX®**  
DichtungsHaus

**KONRAD ZIPPEL**





Liebe Leserin, liebe Leser,

wenn schon, dann richtig. Diesen alten Spruch machte sich auch unser Verlag bei seiner letzten Ausgabe zu eigen. Zunächst schlich sich der Fehlerteufel in unsere Aufmachergeschichte ein, indem wir konsequent den falschen Firmennamen des Konstrukteurs der LNG-Gascontainer nannten. Es handelt sich um die Hamburger Marine Service GmbH, die in der Mattentwiete 1 (Telefon: 040 36 90 30) oder unter [www.marine-service-gmbh.de](http://www.marine-service-gmbh.de) zu finden ist.

Dann griff unser Drucker zu tief in den Farbtopf, so dass einige Bilder deutlich zu dunkel wurden. Schließlich vertat sich auch noch unser Verteilservice, wohl irritiert durch den Feiertag in der Wochenmitte, so dass wir etliche Tage später erschienen. Hierfür entschuldigen wir uns in aller Form.

Dass aber nicht alles gut werden muss, was lange währt, zeigt der Hafenentwicklungsplan. Über ein Jahr hat sich die Wirtschaftsbehörde mit einer modifizierten Fassung Zeit gelassen – mit dem Ergebnis, dass nahezu alles Strittige gestrichen wurde, um ja niemandem weh zu tun. Getreu der Devise: Was hier nicht steht, ist auch noch nicht endgültig. Weniger ist nicht immer mehr.

Bleiben Sie uns gewogen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

## INHALT



<b>Aktuelles</b>	Seite
IT-Pilot leitet Lkws in Hafen	3
Starke HPA-Bilanz	4
Hafenentwicklungsplan	6
Drama um Elbvertiefung	8



<b>Wirtschaft</b>	Seite
Engpässe bei Binnenschifffahrt	10
SACO expandiert	12
HANSA HEAVY LIFT	14
Pantenius makelt	16



<b>Recht &amp; Geld</b>	Seite
Facebook bei Bewerbungen	18



<b>Essen</b>	Seite
„World Steaks“	20



<b>DVD</b>	Seite
The Amazing Spider-Man	21

<b>Personal</b>	Seite
Veränderungen in Firmen	22

<b>Impressum</b>	22
------------------	----



<b>Meldungen</b>	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

# Per Leitstrahl zum Ziel

HPA, SAP und Telekom läuten die Zukunft des Lkw-Verkehrs ein

Es hat ein bisschen etwas von Star Wars und Raumschiff Enterprise, was HPA-Chef Jens Meier und einige führende Köpfe von SAP und Telekom da vorstellten und sich „Smart Port Logistics“ nennt. Im Klartext ist es nichts weiter als die logistische Zukunft, die dort eingeläutet wurde und in den nächsten Jahren bei möglichst vielen Speditionen Einzug halten sollte. Letztlich geht es um ein Programm für Mobilgeräte aller Art, egal ob Smartphone oder Tablet, das den Fahrern Auskunft gibt, wann und wo im Hafen der jeweilige Container zur Abholung bereit steht. Die Laster werden quasi per Leitstrahl an die Kaikanten geholt.

Die Zielsetzung ist klar: Die Hafenbehörde will damit Staus vor den Terminals vermeiden. Lkws, die sich zu früh dem Hafen nähern, sollen auf Parkplätze außerhalb umgeleitet werden. Ein entsprechender Pilotversuch startete im Sommer mit 30 Lastern der Speditionen Stapelfeldt und Glomb. Neben den Terminals waren auch die Verkehrsleitstelle der HPA und die Firma Hoyer mit zwei ihrer Parkhöfe beteiligt. Die ersten Ergebnisse stimmen euphorisch: „Das System ist leicht handelbar und fand schnell hohe Akzeptanz innerhalb der



Foto: SH

HPA-Chef Jens Meier (2. v. l.) lässt sich in einem Lkw das neue IT-System an einem Tablet erklären

Belegschaft“, lobte Hans Stapelfeldt. „Selbst Fahrer mit Migranten-Hintergrund fanden sich schnell in der App zurecht.“

Bei Annäherung fließen die Informationen

Kombiniert wurden dabei das zentrale Steuerungsportal der Telekom, Telematic One, mit der SAP-Plattform NetWeaver Cloud. Zudem hat man den Hafen in 20 sogenannte Geo Fences eingeteilt. Annäherungszonen, die einen Lkw, der mit dem System ausgestattet ist, automatisch erkennen, wenn er sich ihnen nähert.

Er versorgt den Fahrer umgehend mit wichtigen Meldungen, etwa wenn auf der geplanten Route

ein Stau oder ein Verkehrsweg blockiert ist (etwa bei einer Brückesperrung) oder das Schiff mit dem entsprechenden Container Verspätung hat.

„Die Trucker sollen so möglichst punktgenau an den Terminals eintreffen“, formulierte es Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) und ergänzte: „Wir wollen den Hafen intelligenter machen.“ Mit einbezogen sind dabei auch die Disponenten der Speditionen.

Sie können jederzeit überblicken, wo sich der Fahrer aufhält. Zudem erhalten sie Informationen über Lenkzeiten, Energieverbrauch sowie Diagnosedaten des Fahrzeugs und der Fracht. Besonders bei leicht verderblichen

Waren wie Früchten sind Daten wie die Außentemperatur nicht unwichtig.

„Das Pilotprojekt ist ein schönes Beispiel, wie man bei intelligenten Lösungen mit wenig Aufwand viel erreichen kann“, meinte Meier. Gerade einmal 9.500 Euro hat die HPA bisher investiert – abgesehen von 450 Arbeitsstunden. Das System soll nun ausgebaut werden. Ziel ist es, möglichst viele Beteiligte der Logistikkette zu integrieren. Wann es für alle zugänglich ist, soll sich in den nächsten Wochen klären. Umsonst wird der Service jedenfalls nicht sein. Dafür sparen die Betriebe jede Menge Zeit. Und die ist heutzutage ja auch Geld.

**Text:** Matthias Soyka

# 13,4 Millionen mehr erwirtschaftet

Die HPA ist mit dem vergangenen Jahr sehr zufrieden



Zur Verbesserung der Verkehrslenkung wurde 2011 das Leitsystem im Hafen installiert

**2011 war ein gutes Jahr für die Hamburg Port Authority. Die Hafenverwaltung erwirtschaftete mit 157,9 Millionen Euro 9,3 Prozent oder 13,4 Millionen Euro mehr als 2010. Trotz gestiegener Ausgaben in Instandhaltung und Neuinvestitionen sank der Bilanzverlust um 5 Millionen Euro auf 32,4 Millionen Euro. Und das bei gleich bleibender Belegschaft (1.773 Mitarbeiter)! Das heißt: Die Arbeit wurde effektiver erledigt. Dem entsprechend ist Finanzchef Tino Klemm zufrieden.**



**Tino Klemm,**  
HPA-Finanzchef

Er ist seit gut drei Jahren im Unternehmen und hat das Finanzwesen der ehemaligen Hafenbehörde im Zuge der Neuausrichtung auf die moderne übersichtliche Rechnungslegung von Unternehmen umgestellt. Dabei hatten überraschende Reparaturen an

Das positive Ergebnis wurde im Wesentlichen von um 3,8 Millionen Euro höheren Hafengelderlösen (+8,6 Prozent), Hafenbahnerlösen (+3,8 Millionen Euro oder 26,4 Prozent) und mehr Dienstleistungen für die Stadt (+0,8 Millionen Euro oder 12,2 Prozent) erzielt. Ursache hierfür war vor allem das Mengenwachstum im Containerbereich um fast 14 Prozent auf gut 9 Millionen TEU.

Viele Reparaturen belasten das Ergebnis

der Infrastruktur das Ergebnis zunächst belastet. Das Este-Sperrwerk war schadhaft geworden, die Kattwykbrücke ausgefallen. Zudem hat die Stadt mächtig in Projekte investiert. Die HPA dient dafür als verlängerter Arm der Wirtschaftsbehörde. Insgesamt waren es 203 Millionen Euro. Ein gutes Fünftel davon floss in den Bau von Straßen und Brücken (Niedernfelder Brücken, Reiherstieg-Bahnbrücken, Rethé-Klapprücke, Ostrampe Köhlbrandbrücke), 37 Millionen Euro wurden für die Ertüchtigung der Hafenbahn ausgegeben, 20 Millionen in

die Kapazitätserweiterung des Waltershofer Hafens (Westerweiterung Eurogate) gesteckt, 19 Millionen gingen in den Immobilienbereich und 14 Millionen in den Bau der Kaimauern der Liegplätze 3 und 4 am Burchardkai.

Fehlbetrag schrumpft Auf 97,6 Millionen Euro

Aufgrund all dieser Investitionen fällt der HPA-Jahresfehlbetrag in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung wie jedes Jahr negativ aus. Diesmal betrug das Minus 97,6 Millionen Euro. Der Fehlbetrag wurde von der HHLA-Mil-

liarde abgedeckt. Das Geld hatte die Stadt durch den Börsengang des Logistikkonzerns erhalten und soll zur Gänze in den Ausbau des Hafens fließen. Klemm rechnet damit, dass die gesamte Summe Mitte 2014 aufgebraucht sein dürfte. Denn weitere Großprojekte stehen unmittelbar vor der Umsetzung. Dazu zählen – trotz allem die Elbvertiefung, der Ausbau des Drehkreises vor Tollerort und dem geplanten Mittleren Freihafen (Einfahrt Vorhaven) sowie die Hauptarbeiten zur Westerweiterung am Terminal des HHLA-Konkurrenten Eurogate.

Planungsstop am CTS wäre „Katastrophe“

Wann die Arbeiten am Centralterminal Steinwerder los gehen könnten, ließ Klemm offen. Die HPA

habe nun sofortigen Zugriff auf alle Flächen. „Ein Planungsstop wäre eine Katastrophe“, meinte Klemm ungeachtet der chronisch leeren Kassen und der momentanen Umschlagflaute. Wie die rund 800 Millionen Euro für die Infrastruktur aufgebracht werden sollen, sei noch nicht klar, eine andere Finanzierungsform wahrscheinlich. Dabei dürfe es keine Denkverbote geben. Vorstellbar wäre beispielsweise ein Investor, der die Kaianlagen aus eigener Tasche vorfinanziert und dafür mehrere Jahrzehnte keine Pacht an die HPA zahlen muss.

Das Eigenkapital der HPA stieg in 2011 auf 713,1 Millionen Euro und entspricht einer Quote von 48,6 Prozent (+0,1). Bei einer Gesamtbilanzsumme von 1.466 Milliarden Euro (+3,7 Prozent) ein Grund



Auch in den Ausbau bei Eurogate flossen erhebliche Mittel

solider Wert. Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen gerade einmal bei 211,5 Millionen Euro (+12,35 Millionen Euro).

Nur eine schwarze Null in 2012 möglich

Für das laufende Geschäftsjahr ist Klemm nur noch verhalten optimistisch. Im

ersten Halbjahr habe das Plus noch bei zwei Prozent gelegen. Zum Jahresende könnte man froh sein, wenn noch eine schwarze Null herausspringt. Grund sei vor allem das deutlich geringere Wachstum auf dem Weltmarkt. Zudem habe es einen regelrechten Einbruch beim Leercontainerumschlag gegeben.

*Text: Matthias Soyka*

## Komplexe Aufgaben erfordern effiziente Lösungen!

- Kasko- und Haftpflichtversicherungen (P&I) Transport- und Verkehrshaftungsversicherungen
- Risk-Management-Lösungen für Hafen- und Logistikunternehmen

Kostenlose und unverbindliche Analyse Ihres bestehenden Versicherungsschutzes

Besuchen Sie uns auf der SMM!  
Halle B2.EG, Stand 295



Trogbrücke über die Elbe bei Rothensee  
am Wasserstraßenkreuz Magdeburg

**PANTAENIUS**  
Unternehmensversicherungen

Hamburg · Düsseldorf · München

Ihr Ansprechpartner: Lars Töppner · Tel. +49 40 37091 123 · Mobil +49 163 266 33 36 · LToeppler@pantaenius.com  
[www.pantaenius.eu](http://www.pantaenius.eu)

# Im Westen nichts Neues

Strittige Passagen im Hafenentwicklungsplan wurden gestrichen

**Der weich gespülte Hamburger Hafenentwicklungsplan orientiert sich an vier Leitlinien: Wertschöpfung, Umschlag, Qualität und Umwelt. Dabei ist die künftige Entwicklung neben der Finanznot auch von der sehr knappen Flächenverfügbarkeit geprägt. Hierzu gibt es einige der wenigen klaren Aussagen in dem Papier. Entgegen zum schwarz-grünen Vorgängersenat, bei dem auf Druck der GAL Moorburg als Hafenerweiterungsgebiet ausgeklammert wurde, bekennt sich der SPD-Senat klar zu dem letzten großen Areal mit freiem Zugang zum seeschiffstiefen Wasser.**

Weitere Ausbaupotenziale sieht der Plan im westlichen Altenwerder mit einem 45 Hektar großen Areal, das südlich des Aluminiumwerks liegt und für Logistikbetriebe erschlossen werden könnte. Zur Disposition steht auch die Flächennutzung auf der Peute. Mit Ausnahme des Aurubis-Geländes sollen die übrigen Grundstücke neu überplant und die Nutzung verdichtet werden. Dies könnte durch eine konsequenteren horizontale Nutzung als auch durch eine vertikale Bebauung geschehen. Angedacht sind zum Beispiel mehrstöckige Lkw-Parkplätze. Völlig aus der „Hafenerweiterung nach innen“ herausgenommen wurde im Vergleich zum Frühjahrsentwurf die Kattwykhalbinsel. Wardort noch davon die Rede, dass der Automobilumschlag, der dort von der BLG betrieben wird, „nachhaltig verdichtet“ werden könnte



Frank Horch,  
Wirtschaftssenator (parteilos)



Wolfgang Hurtienne,  
HPA-Geschäftsführer

und Betriebe, die dem CTS weichen müssten, dort angesiedelt werden, ist nun kein Wort mehr davon.

Terminals können 20 Millionen TEU umschlagen

Klar ist indes dies: Der CT Altenwerder wird nach Norden um 360 Meter und 3,7 Hektar erweitert. Die Westerweiterung Eurogate mit 1.050 Metern neuer Kaikante und vorgelagertem 600 Meter Drehkreis soll bis 2018 abgeschlossen sein. Der Burchardkai



Nach dem Fall der Freizone haben es Lkws leichter

erhält über die Rügenberger Schleuse eine zweite Lkw-Zufahrt. Im Süden des CT Tollerorts bestehe zudem ein „Erweiterungspotenzial“ von 2 Millionen TEU, heißt es weiter. Eine Zeitangabe haben sich HPA und Wirtschaftsbehörde freilich verkniffen, da der Südzipfel während der Krise von der HHLA abermals an MAN Diesel für weitere zehn Jahre verpachtet wurde, nachdem man in den Jahren zuvor die übrigen, dazwischen gelagerten Betriebe für etliche Millionenbeträge vorzeitig aus den Pachtverträgen gekauft hatte. Nichtdestotrotz könnten die vier großen Terminals künftig 20 Millionen TEU abfertigen.

Weitere Ausbauziele sind das Überseezentrum und der Moldauhafen. Dort könnte gegenüber der HafenCity ein drittes Kreuzfahrtterminal und

im Südwesten ein zusätzlicher Schwergutliegeplatz entstehen. Im südlichen Steinwerder Hafen wird eine Fläche von vier Hektar verfüllt.

Gute Position zwischen Asien und Osteuropa

Hamburg sieht sich im internationalen Warenstrom weiterhin in einer exzellenten Position, da drei Viertel des Containerumschlags in die weiter prosperierenden Fahrtgebiete Asien und Osteuropa gehen. Der HEP spricht von der Möglichkeit einer „Reindustrialisierung Osteuropas“ und dadurch neuen Chancen Hamburgs als dessen Gateway. Die Umschlagsprognosen sehen für Massengüter, konventionellen Stückgütern und Projektladungen eine relativ stabile Entwicklung voraus. Exponentielle Zuwächse werde es nur im Containerbereich geben.

Doch egal wie stark die Zunahme der Containerströme am Ende tatsächlich ist (eine Potenzialprognose geht von 25,3 Millionen TEU im Jahr 2025 aus) – klar ist: Das Hauptproblem liegt nicht an den Kaikanten sondern im Abfluss ins Hinterland. Für die Behörde und HPA ist hier die Bahn entscheidendes Medium. Mit einem Anteil von gut 30

Prozent ist die Hansestadt ohnehin schon Europas größter Eisenbahnhafen. Bis 2025 soll der Anteil auf 41 Prozent steigen. Derzeit werden 2,1 Millionen TEU ins Hinterland transportiert, künftig könnten es 5,7 Millionen TEU sein.

Ausbau der Eisenbahn soll weiter forciert werden

Deshalb sei laut HEP der Gleisausbau extrem wichtig. In der Stadt selbst ge-

Auf den Binnenwasserstraßen erwartet der HEP nur eine Zunahme von 100.000 TEU auf 270.000 TEU. Der Anteil am Modal Split bleibt bei unter zwei Prozent. Dies widerspricht der Aussage des Senats, den Anteil auf fünf Prozent zu erhöhen. Doch auch hier ist man weitestgehend vom Bund abhängig. Der Neubau der Schleuse bei Scharnebeck sei ebenso notwendig wie eine Stromregulierung der Elbe

Millionen TEU. Dies bedeutet eine massive Zunahme des Straßenverkehrs. Die HPA will dem im Hafen selbst im Wesentlichen durch eine intelligente Verkehrssteuerung und Vernetzung aller am Warenverkehr Beteiligten begegnen (siehe Seite 3). Für das südliche Hafengebiet wird die Aufnahme der Hafenquerspanne als Verlängerung der A26 bis zu A1 in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswege-

des Hafens wird eine Beteiligung von Reedereien am Terminalbau entgegen früherer Aussagen nicht mehr ausgeschlossen. Der Vorteil liege in der Bindung von Ladung an den Hafen, ähnlich wie er bei der Ansiedlung weiterer Industrie bestehe. Probleme könnte es allerdings dahingehend geben, dass sich die Interessen eines strategisch-betriebswirtschaftlichen Unternehmens nicht immer mit den



Lkws sollen Wartepositionen außerhalb des Hafens erhalten und die Terminals nur just in time anfahren

schiebt dies durch eine zweite Zufahrt im Nordosten des Hafens in Richtung Stendal und die Entkopplung der Kattwyk- und Rethewrücken vom Straßenverkehr. Außerhalb des Hafengebiets seien allerdings der Bund und DB Netz gefordert. Die Y-Trasse unter Einziehung des Güterverkehrs wird ebenso gefordert wie der Ausbau der Strecke Uelzen-Stendal, das dritte Gleis von Maschen nach Stelle und Lüneburg und die Entlastung der Eisenbahnknoten Hamburg und Hannover.

Lkw bleibt unangefochtener Hauptverkehrsträger

Hauptverkehrsträger bleibt jedoch der Lkw. Selbst wenn sein Anteil am Modal Split von derzeit 62 auf 57 Prozent sinken sollte, erhöht sich die Ladungsmenge in absoluten Zahlen von derzeit 3,3 Millionen auf 8

Pläne angemahnt. Die Planungen hierfür würden von der Stadt weiter vorangetrieben. Weitere Maßnahmen im Hinterland seien der Bau der A39 Lüneburg-Wolfsburg, der Weiterbau der A20 von Lübeck bis Stade mit Fortführung als A22 bis Bremerhaven und der A21 als Ostumfahrung Hamburgs bis zur A39 sowie der sechs- bzw. achtspurige Ausbau der A7 zwischen Hamburg und dem Bordesholmer Dreieck.

Wie das alles finanziert werden soll, lässt der HEP gänzlich offen. Innerhalb

lokalen hafenpolitischen Vorstellungen der Stadt decken könnten. Man würde zunehmend abhängig von der Leistungsfähigkeit und der Routenplanung einer Reederei werden. Und dennoch heißt es wörtlich: „Eine direkte Bindung von Reedereien mit einem hohen Anteil an Ladung in Wachstumsmärkten ist erstrebenswert.“ Hierzu sollten internationalen Schiffahrtskonzernen „attraktive Angebote“ für den Aufbau eines europäischen Headquarters gemacht werden.

Text: Matthias Soyka

Fotos: Peter Glaubitt

# Drama um die Elbvertiefung

Wie sehr schadet das Bundesverwaltungsgericht dem Wirtschaftsstandort Deutschland?

**Es geht längst nicht mehr um die Frage, ob der bis dahin leidlich unbekannte Schierlings-Wasserfenchel ausstirbt oder die Deiche durch schneller fließendes Wasser stärker in Mitleidenschaft gezogen werden. Die geplante Elbvertiefung wird nach dem Baustopp durch das Bundesverwaltungsgericht zum Lackmustest, in wieweit Großprojekte in Deutschland überhaupt noch in adäquater Zeit realisierbar sind, wenn sie von jedem Bedenkenträger auf Jahre blockiert werden können.**

Sechs Jahre hat die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord im Auftrage des Bundes gebraucht, um der immer komplexer werdenden Gesetzeslage und den sich ständig verschärfenden Umweltauflagen gerecht zu werden. Auch ein Verfahrensbeschleunigungsgesetz des Bundes, das zwischenzeitlich erlassen wurde, das das Verfahren gleich an das Bundesverwaltungsgericht durchreichte, hilft da wenig, wenn die Leipziger Senate personell unterbesetzt sind. Spätestens Ende des kommenden Jahres wird mit dem Hauptsacheverfahren begonnen. Danach könnte noch beim Bundesverfassungsgericht geklärt werden, ob der Schierlings-Wasserfenchel irgendwelche Grundrechte hat. Und dann bleibt da noch der Europäische Gerichtshof. Beschleunigung sieht anders aus.

Der Präsident des Unternehmensverbandes Hafen



Gerade für auslaufende große Containerschiffe ist das Zeitfenster sehr eng

Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, fordert deshalb eine grundlegende Überarbeitung des Planungsrechts für Infrastrukturvorhaben:

#### UVHH fordert neues Planungsrecht

„Diese Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt, dass das Planungsrecht durch den Gesetzgeber zu komplex

ausgestaltet worden ist, um zeitnahe Entscheidungen in für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft wichtigen Infrastrukturvorhaben zu erreichen. Auch der notwendige Infrastrukturausbau im Zusammenhang mit der Energiewende wird vor diesem Hintergrund nicht zeitgerecht erfolgen können.“ Jetzt komme es maßgeblich darauf an, dass in der Sache schnell entschieden werde. Ein Rechtsstaat zeichne sich auch dadurch aus, dass notwendige Entscheidungen zeitnah getroffen werden. Dass dieses möglich sei, habe das Bundesverfassungsgericht bei den Entscheidungen zum Europäischen Fiskalpakt und zu Maßnahmen zur Stabilisierung des Euro bewiesen.



Auch Massengutfrachter leiden unter Tiefgangbeschränkungen

knapper öffentlicher Mittel für Verkehrswege nicht leisten.“

#### Etappensieg der Verbände – Niederlage für Umwelt

Sonderbar mutet es auch an, dass gerade die Umweltverbände wie BUND und NABU immer wieder die umweltfreundlichsten Verkehrsmittel (See- und Binnenschiff) behindern. Nur zur Erinnerung: Ein Schiff erzeugt pro Tonne und Kilometer gut 33 Gramm CO<sub>2</sub>, die Bahn dagegen schon 50 Prozent mehr, der Lkw sogar das Fünffache. Dennoch wird unaufhörlich nur die Bahn propagiert, die beim europäischen Warentransport gerade einmal einen Anteil von 11,2 Prozent hält. Das Seeschiff liegt dagegen bei 37,8 Prozent, das Binnenschiff nur bei 3,7 Prozent. Fast die Hälfte entfällt immer noch auf den Lkw. Kurz: Mit jedem Kilometer, die eine Facht auf dem Schiff weiter ins Landesinnere vorankommt, wird der Transport umweltfreundlicher. Auch wenn sich die Gutmenschen beim WWF und anderen Organisationen jetzt auf die Schenkel klopfen: Ein Sieg für die Umwelt ist der Baustopp gerade nicht.

Worum geht es? Die Elbe ist für Großschiffe nur bei bestimmten Wasserständen erreichbar. Da das Wasser um eine Stunde schneller abläuft als steigt, ist dies besonders beim Auslaufen ein Problem, zumal gerade Containerschiffe dann mit deutlich schwerer Fracht beladen sind. Ab einem Tiefgang von 13,5 Metern beträgt das Zeitfenster derzeit zwischen 30 und

80 Minuten, in dem ein 11.000-TEU Schiff voll beladen Hamburg verlassen kann. Künftig, bei einer um einen Meter tiefen tieferen Fahrrinne, könnten nicht nur 1.000 TEU mehr mitgenommen werden, sondern der Auslaufzeitraum würde auf zwei Stunden wachsen. Zudem würde die Elbe bei Wedel um eine Begegnungsbox ausgebaut. Großschiffe dürfen sich auf der gut 100 Kilometer langen Revierfahrt nur in einem Mindestabstand passieren. Bislang gibt es hierfür nur auf halber Strecke bei Glückstadt eine derartige Möglichkeit.

#### Angst vor höherer Tide und Fließgeschwindigkeit

Die Ausbaugegner sehen durch die neunte Elbvertiefung schwere Eingriffe in die Natur und eine Gefährdung der Deichsicherheit. Tatsächlich würde die Fließgeschwindigkeit der Elbe am Altenbrucher Bogen um 15 Prozent auf rund vier Meter pro Sekunde zunehmen. Zudem wird ein höherer Tidehub befürchtet. Während der Meerespiegel in den letzten 100 Jahren um 18 Zentimeter anstieg, kletterte der Elbpiegel in St. Pauli um 56 Zentimeter.

Dies, so halten Wasserbauern entgegen, liege aber zum Großteil auch an den Eindeichungen nach der großen Sturmflut 1962. Die Tidebewegungen sollen bereits an der Elbmündung durch Unterwassereingriffe gedämpft werden.

Auch wenn der Baustopp des Bundesverwaltungsgerichts kein Präjudiz ist, hat er schon erste Wirkungen gezeigt. Der Kurs der

## Die bisherigen Elbvertiefungen

(in Seekartennull)

1. 1818 bis 1825: 0,5 m auf -3,5 m
2. 1850 bis 1862: 1,3 m auf -4,8 m
3. 1909 bis 1910: 2,7 m auf -7,5 m
4. 1922 bis 1937: 2,0 m auf -9,5 m
5. 1957 bis 1964: 1,0 m auf -10,5 m
6. 1964 bis 1969: 1,0 m auf -11,5 m
7. 1974 bis 1978: 1,5 m auf -13,0 m
8. 1991 bis 1999: 1,9 m auf -14,9 m

HHLA-Aktie fiel entgegen dem Markttrend um rund zehn Prozent und näherte sich seinem Allzeittief. Unklar ist, wie die Reeder nun reagieren werden. Eine Abkehr von Hamburg wäre nicht nur angesichts der obigen CO<sub>2</sub>-Berechnung ökologischer Unsinn, son-

dern auch für den Wirtschaftsstandort Deutschland fatal. Immerhin rund ein Viertel aller Exporte gehen über den Hamburger Hafen. Von den 261.000 Arbeitsplätzen, die mittel- und unmittelbar an ihm hängen, ganz zu schweigen

Text: Matthias Soyka



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 für die Schifffahrt und das Transportgewerbe.
- CARL REHDER GMBH Versicherungsmakler für mittelständische Unternehmen und das Klein gewerbe sowie für die sonstigen Versicherungen von Privatpersonen.
- CARL REHDER NEDERLAND B.V. Makelaars in Assurantien B.V. Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transportgewerbe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- BE SURE ASSURANTIEN 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 Versicherungsgesellschaften und Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit in Deutschland.
- JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC Betreuer der Versicherungsangelegenheiten deutscher und niederländischer 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

# Geschwindigkeit ist eine Frage der Planung

9. ShortSea Dialog des SPC warb für mehr Akzeptanz der Binnenschifffahrt auf der Elbe

**Innerhalb von Europa werden 500 Millionen Tonnen von Binnenschiffen bewegt, davon 80 Prozent auf dem Rhein. Die Elbe indes spielt eine eher untergeordnete Rolle. Wie sich das ändern könnte berieten 170 Teilnehmer beim 9. ShortSea Dialog des ShortSea Inland Shipping Waterway Promotion Centers (SPC) in der Hamburger Handelskammer. Robert Baack, COO des Branchenprimus IMPERIAL Shipping, der mit seinen 200 eigenen und rund 500 Partikulärschiffen immerhin über zwölf Prozent Marktanteil verfügt, bemängelte, dass die Struktur der Anbieter noch zu „atomisiert“ sei. Es gebe zu viele kleine Marktteilnehmer mit unterschiedlichen Interessen, um von der Öffentlichkeit und Politik wahr genommen zu werden.**



Binnenschiffe gelten an den großen Containerterminals als nicht sonderlich beliebt

Ähnlich formulierte es Hergen Hanke, Geschäftsführer der Börde Container Feeder GmbH und der UHH Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben mbH. „Das Problem ist, dass wir so leise und gut sind, dass man uns gar nicht merkt“, sagte er und meinte damit den Transport abseits der üblichen Verkehrswägen, der im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsträgern

nahezu kreuzungsfrei erfolgt. Die UHH betreibt in Haldensleben drei und in Magdeburg einen Liegeplatz. Die BCF führt regelmäßig Containerverkehre über Wustermark, Magdeburg und Braunschweig nach Hamburg durch. Oft werde die Binnenschifffahrt auf den vergleichsweise kurzen Strecken fälschlicherweise als zu langsam angesehen. „Geschwindigkeit ist nur

eine Frage der Planung“, konterte Hanke.

Zu wenig Wasser und zu hohe Terminalgebühren

Es sei letztlich egal, ob ein Container vier Stunden über die Straße oder eineinhalb Tage auf dem Wasser brauche. Wichtig sei nur, wann die Box verfügbar sein muss. Und dies könne man mit dem Binnenschiff sogar genauer

als mit dem Lkw planen, denn diese sei erheblich stauanfälliger.

Das Hauptproblem auf der Elbe bleibt jedoch der alternierende Wasserpegel. Selbst die von der Politik angestrebten durchgängigen 1,60 Meter Wassertiefe an 345 Tagen reichen nach Expertenansicht kaum aus. Mindestens 2,20 Meter wären für volle Container- und Massengutverkehre notwendig. Wettbewerbsnachteile entstehen nach allgemeiner Ansicht den Binnenschiffern zudem an den Seeterminals durch um 70 Prozent höhere Terminal Handling Charges gegenüber der Bahn.

Ein Bottleneck gibt es aber auch auf dem Elbe-Seitenkanal, über den 90 Prozent aller Frachtverkehre von Hamburg aus laufen: Das Schiffshebewerk Scharnebeck. Die Präsidentin der Wasser und Schiffahrtsdirektion Mitte, Ingelore Hering, erklärte hierzu, dass die Sanierungsarbeiten am ersten Trog nun abgeschlossen seien. Der zweite Trog werde entgegen ursprünglicher Planungen nicht unmittelbar anschließend sondern erst ab 2014

saniert und somit 2016 wieder einsatzbereit sein. 47 Millionen Euro werden dann verbaut sein. Da der erste Trog nun aber wieder voll funktionsfähig sei, dürfte es in dieser Zeit nicht noch einmal derart massive Behinderungen geben wie in den vergangenen beiden Jahren, als das gesamte Bauwerk mehrfach wegen technischer Probleme etliche Tage stillstand. Man wolle die Zeit bis zur zweiten Sanierung nutzen, um Lehren aus Fehlern bei der ersten Sanierung zu ziehen, sagte Hering.

Neubau einer Schleuse bei Schamebeck wäre sinnvoll

Das Kernproblem des Schiffshebewerks wird dadurch aber nicht beseitigt: Das 38 Jahre alte Bauwerk ist schlicht zu kurz. Es kann maximal Schiffe von 100 Metern Länge aufnehmen. Die modernen Großschiffe sind zwischen 110 und 135 Meter lang. Deshalb habe die WSD etliche Varianten geprüft, was für ein Neubau für den Ausgleich des enormen Höhenunterschieds von 38

Metern sinnvoll sei. Das Ergebnis war eine Schleuse, die 50 Meter unmittelbar neben dem jetzigen Werk gebaut werden könnte. Sie wäre im Innenmaß 225 Meter lang und 12,5 Meter breit. Um den Wasserstand des Kanals und das parallel weiter laufende Schiffshebewerk nicht zu beeinträchtigen, würden als nahe abgeschlossenes System in den Seitenwänden der Schleuse zwölf Kammern integriert, in die das Wasser abfließt bzw. hoch gepumpt wird. Das gesamte Bauwerk würde dadurch 62,70 Meter breit und 63,70 Meter hoch

werden. 440.000 Kubikmeter Beton wären nötig, die Bauzeit würde sieben Jahre betragen. Doch dazu fehlt dem Bund derzeit das Geld. 240 Millionen Euro wurden veranschlagt. Selbst bei einem Kosten-Nutzen-Faktor von vier (für jeden eingesetzten Euro werden vier Euro erwirtschaftet), der laut Hering das Projekt als absolut sinnvoll erscheinen lasse, steht die Realisierung also in den Sternen.

Ein wenig Hoffnung für den krisengeschüttelten ShortSea-Bereich, also dem innereuropäischen Warenaustausch durch Hochseeschiffe, machte Joachim van Grieken von der European Minibulk eG. Einerseits bestehe zwar durch die anhaltende Krise die Gefahr, dass notleidende Reedereien ihre Performance bei der Ausbildung des Personals und dem technischen Zustand der Schiffe vernachlässige, andererseits sei das fehlende Kapital auch die Chance für eine Markterholung, schlicht keine neuen Schiffe geordert werden. Zudem könnten gerade eine große Zahl kleiner Schiffe abgewrackt werden. Zu erwarten sei im jedem Fall eine Konzentration und Professionalisierung der Reedereien.

Banken steigen besonders aus gesunden Schiffen aus

Der Geschäftsführer des Verbands deutscher Reederei, Max Johns, bezweifelte jedoch, dass Abwrackprämien ein Weg aus der Krise sein könnten. Diese seien EU-weit nicht durchsetzbar. Problematisch sei zudem, dass Banken wie die Commerzbank ganz aus der Schiffsfinanzierung aussteigen. Und das tun sie laut Johns nicht etwa bei notleidenden Schiffen, sondern gerade bei gut laufenden Einheiten, weil sie dort schnell und ohne Verluste aus dem Markt aussteigen könnten. Um dieser ungesunden Entwicklung entgegen zu wirken, forderte er erneut ein Einspringen der staatlichen Kreditanstalt für Wiederaufbau. In Zukunft werde es bei Schiffsneubauten andere Finanzierungswege geben, etwa durch Anleihen. In jedem Falle werde das Eigenkapital deutlich über den früher üblichen 20 Prozent liegen

Text: Matthias Soyka



Für den Hinterlandverkehr brauchen die Binnenschiffer konstante Wasserpegel



Das Hebwerk in Scharnebeck ist für moderne Schiffe zu klein



Das Gelände von Saco Shipping befindet sich mitten in der Freizone und umfasst neben dem Verwaltungsgebäude zwei große Hallen

## Die Reederei ohne Schiff

**SACO Shipping packt Sammelgut in Container und wächst weiter**

**Hamburg ist ein Containerhafen, auch wenn die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung immer wieder die Universalität der Umschlagsbetriebe betonen. Doch gut zwei Drittel der Waren gehen in Stahlboxen über die Kaihaken. Viele kommen direkt aus den Werken. Aber es gibt ebenso eine Menge Waren, die schlicht zu klein für einen einzelnen Container sind. Meist passen sie auf Paletten. Das einst konventionelle Stückgut wird längst nicht mehr in Netzen mit Ladebäumen in die Frachtkufen gehievt, sondern verschwindet ebenfalls in Containern. Beispielsweise bei der SACO Shipping GmbH. Kurz vor dem 25-jährigen Jubiläum wächst der Sammelgut-Verschiffer weiter.**



Frisch verpackt geht's los

220 Mitarbeiter (20 mehr als vor einem Jahr) beschäftigen Andrea Briks und Harald Pahl in ihrem Unternehmen. 170 davon in Hamburg, 50 weitere in Bremen. Die anderen wichtigen Nordränge sind

über die Tochterfirma SSC Consolidation mit eingebunden. Zudem hat SACO über eine weitere Tochter, die SSL Consolidation, Zugriff auf die Schweiz, Tschechien, Ungarn und Österreich. In diesem Jahr ist außerdem die Außenstelle in der slowenischen Hauptstadt Bratislava hinzugekommen. Das Prinzip allerorts ist gleich: Ladung wird bis zu einem bestimmten Abfahrtstermin gesammelt und dann nach

Hamburg gebracht. In Gegenrichtung läuft es genauso. „Eigentlich“, sagt Andrea Briks, „sind wir wie eine Reederei ohne Schiff.“

**Je eine große Halle für Export und Import**

NVOCC (Non vessel operating common carrier) heißt das in der Fachsprache. SACO gilt als einer der Pioniere dieser unabhängigen Sammellader. Neben der Zentrale im Freihafen

gibt es zwei Hallen. 10.000 Quadratmeter für den Export, der gut zwei Drittel des Geschäfts ausmacht. 8.500 Quadratmeter für die Verteilung des Imports auf die gut 80 Ziele in Deutschland. Die Hallen sind in Sektionen und nach Zielhäfen aufgeteilt. Was auch immer aus den minütlich ankommenen Lkws angeliefert wird, wird von den Mitarbeitern in die jeweiligen Zielhafenbereiche gebracht. Gut 160 Destinationen auf der gan-



Andrea Briks vor einer Palettencharge



Handarbeit: Ware aus Asien kommt meist schlecht gestapelt an

zen Welt sind es, nicht mitgerechnet die mehr als 400 Transshipment-Häfen.

Hinzu kommt Verlässlichkeit. Auch wenn ein Container nicht komplett gefüllt ist, wenn das Schiff ausläuft, ist der Container an Bord. „Zuverlässigkeit ist für unsere Kunden das wichtigste Kriterium“, betont Andrea Briks, die als gelernte Speditionskauffrau das Geschäft in allen Facetten kennt. Am Zielhafen sorgen dann Agenten für den Weitertransport bis zum Empfänger. Umgekehrt ist SACO selbst auch als Empfangs- und Transitagent für Kunden aus Übersee tätig.

Selbst die Zahl der Auszubildenden nimmt zu. 20 sind es ab Februar. Alles Speditionskaufleute. „Wir brauchen sie schlüssig“, sagt Briks. Um sich noch besser um den Firmennachwuchs zu kümmern, hat sie sechs Tutoren eingesetzt, die die Azubis begleiten und bewerten. Es wird neben der beruflichen Weiterbildung, wie z. B. Fremdsprachentrainings, auch großer Wert auf Umgangsformen gelegt, um den jungen Leuten eine wirklich gute Basis für die Zukunft zu schaffen.

Die eigentlichen Stauereiarbeiten auf dem Gelände übernimmt die PCH Packing Center Hamburg GmbH, die mit auf dem Gelände ansiedelt ist und mit SACO Hand in Hand arbeitet. In Bremen arbeitet man mit der

PCG Packing Center GVZ-Bremen GmbH zusammen. Ständig innovative Ideen der Mitarbeiter fördern die gut laufenden Geschäfte. Und neue Zielorte ziehen zusätzliche Transportmöglichkeiten nach sich, wodurch wiederum der Kundenstamm stetig wächst.



since 1962  
Internationale Spedition & Logistik

Wir fahren ab auf Ihren Bedarf!  
We satisfy your demand!



Transport Lagerhaltung Kommissionierung Disposition Zollabfertigung  
Transport Storage Consignment Disposition Clearance



Güterkraftverkehr  
Hamburg-Holstein GmbH  
Grusonstraße 51  
(Zufahrt über Bredowbrücke)  
22113 Hamburg

Tel +49 40 7410686 - 15  
Fax +49 40 7410686 - 87  
E-Mail disp@guehh.de  
Internet www.guehh.de

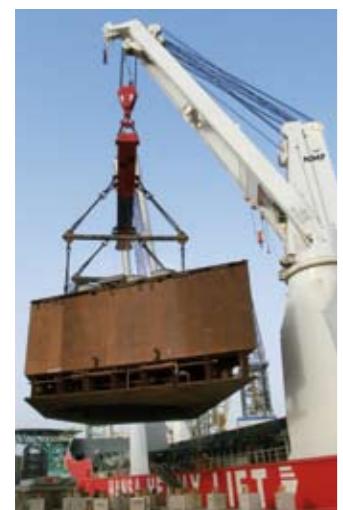


# Von der Neugründung zur Weltmarktführerschaft

Die Hamburger HANSA HEAVY LIFT GmbH trotzt schwierigen Zeiten

Der Transport großer Anlagenteile ist dank der gewaltigen Kräne eine der Spezialitäten von HANSA HEAVY LIFT

**Mitten in einer der größten Krisen der Handelsschifffahrt mit einem neuen Unternehmen an den Start zu gehen, ist ein gewagtes Unterfangen. Das macht nur Sinn, wenn hinter der Gründung ein Plan steckt. Das kalifornische Private Equity Unternehmen Oaktree Capital Management, der Eigentümer von HANSA HEAVY LIFT, sah vor eineinhalb Jahren im Markt für Schwerguttransporte weltweit mittel- und langfristig ein Wachstumspotenzial. Und das in einem komplizierten Geschäft, das anders als die Containerschifffahrt funktioniert: Weltweit wird nach Aufträgen gesucht, man kann nicht in Linie fahren, sondern ist in der Projektschifffahrt tätig.**



Maßarbeit mit Tonnengewichten

Gegründet wurde die Reederei am 1. Juni 2011 in Bremen - mit rund 50 Mitarbeitern und 14 Schiffen, die einem Fonds von Oaktree Capital Management gehören und einst unter der Bremer Beluga Shipping fuhren. Seit Jahresbeginn ist der Hauptsitz im 4. Stock des Hamburger Deichtorcenters. Die Flotte umfasst mittlerweile 22 Schiffe, auf denen 1.200 Seeleute beschäftigt sind. In Hamburg arbeiten 80

Mitarbeiter - in den Niederlassungen Houston und Singapur 20.

Sieben Schiffe mit der größten Krankapazität

Die Flotte ist hochmodern und einzigartig auf der Welt. Die Schiffe sind im Schnitt unter zwei Jahre alt und für schnellere Routen aufgrund ihrer Eisklasse, wie z.B. durch die Nordwestpassage, zugelassen. 15 Schiffe verfügen bei ei-

ner Länge von 168 Metern über eine Bruttoraumzahl von 20.100, sieben kleinere Einheiten über 12.500. Sieben der größten Schiffe haben mit ihren beiden Ladebäumen zusammen die gewaltige Hebekraft bis zu 1.400 Tonnen. Weltweit gibt es nur 22 Schiffe, die über diese Krankapazität verfügen. Im letzten Monat hat die „HHL Richard Bay“ im Hafen von Mumbai einen neuen Rekord aufgestellt:

2x 930 Tonnen und 3x 360 Tonnen. Noch nie wurde eine so schwere Fracht in diesem Hafen verladen und das in Rekordzeit. Denn die insgesamt fünf Reaktoren konnten aufgrund ihres Gewichtes nur während der Flut verschifft werden.

Projektschifffahrt ist eher kurzfristig

Die individuellen Wünsche der Kunden stehen für HANSA HEAVY LIFT im Vordergrund. Dafür ist neben der modernen Flotte das Team wichtig. Die Reederei verfügt über ein eigenes Engineering Team, das weltweit zum Einsatz kommt. Komplexe, schnelle und sichere

Be- und Entladung sind wichtig.

Momentan ist die Projektschifffahrt ein relativ kurzfristiges Geschäft. Aber dies wird sich mittelfristig auch wieder ändern, wenn die weltweite Krise zu Ende geht. Dann werden auch für die Projektverladungen wieder mehr längerfristige Aufträge vergeben. Dennoch versteht sich HANSA HEAVY LIFT auch zukünftig als „Tramper“. Denn viele Häfen, die die Flotte anfährt, verfügen über keine ausreichende Infrastruktur, wie sie im Linienverkehr von Nöten ist.

Nicht immer ist es möglich, eine entsprechende Projektladung auch für den Rückweg der Schiffe zu akquirieren. Hier zeichnen sich das Team und die neuwertige Flotte durch Flexibilität aus. Durch die großen Laderäume und die Kräne können die Schiffe auch Massengut laden. Lukrativer ist es aber, wenn Teile von Bohrplattformen, Raffinerien für die Öl- und Gasindustrie oder Bauteile für die On- oder Offshore-Windkraft, manchmal selbst komplett Yachten für die Rückfahrt geladen werden. Natürlich liegt dabei das Hauptaugenmerk auf der Wirtschaftlichkeit.

Schiffe leer fahren zu lassen, kostet zu viel. Deswegen ist der Teamansatz im Unternehmen wichtig. Jeder Mitarbeiter muss darüber informiert sein, wie die aktuelle Beladung eines Schiffes aussieht und welches der Zielhafen ist. Nur so kann weltweit sichergestellt werden, dass nahtlos Anschlussaufträge vorhanden sind und das Schiff nur kurze Liegezei-

ten hat. Hier spielen die beiden Niederlassungen eine wichtige Rolle. Houston ist für den gesamten amerikanischen Sektor zuständig – Singapur deckt den asiatischen und den australischen Raum ab.

Kerngebiete sind Asien und Südamerika

Die meisten Aufträge im Schwergutbereich kommen momentan aus Asien und Amerika. Von Deutschland aus wird Schwergut eher selten verschifft. Im vergangenen Jahr hat HANSA HEAVY LIFT aber auch Windmühlen aus Rostock verschifft. Bei den mittlerweile mehr als 1.000 Kunden kommt der integrierte Ansatz der

Reederei gut an. Dadurch dass das Chartering und Operations Team um André Milschus, das den Kundenkontakt herstellt, direkt mit dem Engineering Team in einem Haus zusammenarbeitet, ist es möglich, komplizierte Verladungen für die Kunden zu gestalten.

„Trotz der weltweiten Krise ist der Unternehmensstart gelungen“, sagt Milschus. Erfahrene Mitarbeiter konnten gewonnen und die Flotte ausgebaut werden. Nun möchte HANSA HEAVY LIFT den Service noch weiter stärken, um einer der Weltmarktführer in der Schwergut-Projektschifffahrt zu bleiben.

**Text:** Matthias Soyka

## Eröffnung des neuen Trainingscenters: Geräte Training bei FURUNO DEUTSCHLAND

**Aktuell:** Type Specific ECDIS Training

- Sichere und effiziente Nutzung der FURUNO ECDIS FEA 2107 und 2307 Serien
- 2-tägiger Kurs mit theoretischen und praktischen Elementen
- 4 bis maximal 8 Teilnehmer pro Kurs
- Originale Bedieneinheit und Software für optimalen Lerneffekt
- FURUNO zertifizierter Abschluss

 **FURUNO DEUTSCHLAND**  
TRAININGSCENTER  
Siemensstraße 31-33, Rellingen bei Hamburg  
Tel. +49 4101 838 0, Fax +49 4101 838 111  
[www.furuno.de](http://www.furuno.de) [training@furuno.de](mailto:training@furuno.de)

# „Sonderwünsche sind unsere Spezialität“

Pantaenius ist seit über 100 Jahren Versicherungsmakler der maritimen Wirtschaft

**Zwei Drittel Überleben, ein Drittel Wachstum – auf diese Kurzformel könnte man die ersten 113 Jahre von Pantaenius bringen. Das Wachstum auf inzwischen fast 300 Mitarbeiter weltweit fand ausschließlich im letzten Drittel statt. Dass die Zeit davor ein Kampf ums Überleben war, lag vor allem an den schwierigen Zeiten. Im Jahre 1899 gegründet als Versicherungsmakler für Seekasko- und Transportversicherungen, ist das inhabergeführte Unternehmen inzwischen in drei eigenständige Gesellschaften gegliedert. Zum einen in den klassischen Versicherungsmakler für Unternehmensversicherungen, zum anderen in die Yachtabteilung, einen der weltweit führenden Anbieter für Yachtversicherungen, sowie in ein unabhängiges Havariekommisariat für Yacht- und Transportschäden.**

Die Pantaenius Versicherungsmakler GmbH beschäftigt sich mit allem, was schwimmt oder rollt und Waren bewegt. Spediteure, Lagerhalter und Terminals gehören seit je her verstärkt zum Kundenstamm, der von den Niederlassungen in



Repräsentativ: Die Pantaenius-Zentrale in der HafenCity

findet das ganze Jahr hindurch statt – auch ohne Schadenfall. Was die Kunden im Transportgewerbe besonders schätzen, sei die ständige Einsatzbereitschaft. Geld und Zeit sind hier immer knapp. „Bei Neuanschaffungen wird an die Versicherung oft zuletzt gedacht“, sagt Töppner. Da komme es schon häufiger vor, dass am Freitagnachmittag ein Anruf eingeht und ein Transport am gleichen Abend schnell noch versichert werden müsse. „Manchmal ist eine Fracht sogar schon auf dem Schiff und soll noch versichert werden.“ Kein Wunder, dass sich Töppner und sein Team mehr als Problemlöser verstehen. Letztlich sei man eine externe Versicherungsabteilung seiner Kunden. Daher sind

kostenlose Markt- und Risikoanalysen – auch für Neukunden – ein wichtiger Bestandteil des Serviceangebotes von Pantaenius.

Sonderwünsche sind die Spezialität

Dass die Dinge nicht immer so einfach funktionieren, wie sich die Kunden das vorstellen, davon kann Töppner ein Lied singen. So muss bei Transporten auf einem Ponton beispielsweise vor der Gewährung des Versicherungsschutzes erst ein Sachverständiger sein Ok geben, dass die Fracht seetauglich ist. Zudem muss das Wetter mitspielen, bei zuviel Seegang die Abfahrt verschoben werden und vieles mehr. Sonderwünsche sind eigentlich Lars Töppners

Spezialität. „Wir mögen schwierige Fälle, da wir hier unsere volle Kompetenz zeigen können“, sagt er. Und natürlich dürfe einem nichts Menschliches fremd sein, denn skurrile Fälle gäbe es immer wieder. Etwa bei dem Lkw-Fahrer, der mit einem Kühlcontainer nach Spanien fahren sollte. Auf dem Weg dorthin, legte er erst einmal einen außерplanmäßigen Stopp bei seiner Freundin ein. Als er endlich auf der Iberischen Halbinsel ankam, fand er das Ziel nicht. Statt anzurufen, fuhr er einfach die 1.600 Kilometer zurück. Das Fleisch im Container war natürlich komplett verdorben. Auch hier sei der Schaden letztlich beglichen worden – Problem gelöst. Wie so oft.

*Text: Matthias Soyka*



**Lars Töppner,**  
Leiter Transport &  
Binnenschifffahrt.

Er ist seit zwölf Jahren Abteilungsleiter und untersteht Firmenchef Daniel Baum. 3000 mittelständische Betriebe gehören zum Kundenstamm der Pantaenius Versicherungsmakler GmbH.

Die Pantaenius GmbH & Co. KG ist spezialisiert auf Yachtversicherungen wird von Daniels Bruder Martin Baum geleitet.

## 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

**HBV HANSEATIC®**  
GRUPPE

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](http://www.hbv-hanseatic.de)  
Ihr bundesweiter Partner für logistische Dienstleistungen im Werkvertrag

# Auswahl im Internet

Darf der Arbeitgeber Infos über Bewerber bei Facebook einholen?

Noch bis vor einigen Jahren galt es unter Bewerbern als Gerücht, dass Arbeitgeber im Internet, beispielsweise in sozialen Netzwerken wie etwa Facebook, XING, LinkedIn, Mein-VZ, Studi-VZ, etc., tatsächlich nach Informationen über potenzielle Kandidaten suchen. Die Realität sieht inzwischen anders aus. Nach einer Umfrage des Dimap-Instituts griffen im Jahr 2009 fast ein Drittel der befragten Arbeitgeber auf diese Möglichkeit zurück, was zu interessanten Ergebnissen führte.

Ermittelt wurde einerseits, dass ein Viertel der Arbeitgeber bestimmte Bewerber wegen der im Internet über sie veröffentlichten Informationen nicht eingestellt hat. Für Bewerber gab es andererseits aber auch erfreuliche Nachrichten: So haben über die Hälfte der befragten Arbeitgeber erklärt, dass sie die entsprechenden Kandidaten gerade wegen der Rechercheergebnisse aus dem Internet besonders interessant fanden. Allerdings stellt sich rechtlich die Frage, ob Arbeitgeber im Rahmen der Bewerberauswahl überhaupt auf solche Hintergrundinformationen über Bewerber aus dem Internet zugreifen dürfen.

Internetrecherche hat juristische Relevanz

Denn auf diese Weise lassen sich die unterschiedlichsten persönlichen Informationen über Bewerber gewinnen, zumal ein erheblicher Teil der heutigen Nutzer sozialer Netzwerke ohne Hemmungen eine Vielzahl persönlicher Informationen für die Öffentlichkeit zur Verfügung stellt. Recherchen im Internet ermöglichen daher dem Arbeitgeber häufig, Erkenntnisse auch über den jeweiligen



Nachforschungen des Arbeitgebers über einen Bewerber im Internet sind nur begrenzt zulässig

Freundes- und Bekanntenkreis, politische oder religiöse Gesinnungen, das Freizeitverhalten oder sogar über sexuelle Orientierungen und Vorlieben zu gewinnen.

Rechtlich stellt sich daher die Frage, ob auf diese Weise gewonnene Informationen über den Bewerber in die Auswahlentscheidung des Arbeitgebers für eine mögliche Einstellung oder Ablehnung des Bewerbers einfließen dürfen.

Auf den ersten Blick könnte man meinen,

eine Verwendung dieser Informationen über den Bewerber müsste jedem, also auch Arbeitgebern, erlaubt sein, da der Bewerber die über ihn im Internet verfügbaren Informationen dort in der Regel selbst veröffentlicht hat und deshalb auch damit rechnen müsse, dass jedermann diese zur Kenntnis nimmt.

Persönlichkeitsrechte dürfen nicht verletzt werden

Rechtlich ist dies so einfach allerdings nicht.

solche personenbezogenen Daten eines Bewerbers erhoben, verarbeitet oder genutzt werden, die für eine Entscheidung über die Begründung eines Beschäftigungsverhältnisses erforderlich sind (§ 32 BDSG). Überdies ist der Bewerber gemäß § 33 BDSG nach einer durchgeföhrten Internetrecherche durch den Arbeitgeber darüber zu informieren, dass über ihn personenbezogene Daten beschafft, verarbeitet oder genutzt worden sind, welche Daten dies sind und zu welchem Zweck diese beschafft worden sind. Denn der Gesetzgeber will vermeiden, dass Bewerber durchleuchtet werden, ohne dass sie etwas davon erfahren und ohne dass sie zu etwa belastendem Material aus sozialen Netzwerken Stellung nehmen können.

Nur beruflich relevante Daten verwenden

Ein Arbeitgeber darf nach alledem nur solche Hintergrundinformationen über den Bewerber aus dem Internet beschaffen, die erforderlich sind, um die Eignung des Bewerbers für die vorgesehene Tätigkeit festzustellen. Welche Daten das im Einzelnen sein können, richtet sich allein nach objektiven beruflichen Kriterien und den vom Arbeitgeber dazu festgelegten Anforderungsprofilen. Dabei dürfte es sich regelmäßig nur um Daten über fachliche und persönliche Fähigkeiten, über die für die vorgesehene Tätigkeit maßgeblichen Kenntnisse und Fähigkeiten und über Ausbildung und den bisherigen beruflichen Werdegang handeln.

Gewinnt der Arbeitgeber im Rahmen seiner Internetrecherche etwa auch Erkenntnisse zur Rasse, zur ethnischen Herkunft, zur Religion oder Weltanschauung, zu einer Behinderung, zum Alter oder zur sexuellen Identität des Bewerbers, darf der Arbeitgeber diese Erkenntnisse nach den rechtlichen Vorgaben des Allgemeinen Gleichbehandlungsge setzes (AGG) nicht verwenden. Denn derartige sensible Daten, die den Kernbereich des eigenen Persönlichkeitsrechts des Bewerbers betreffen, dürfen nicht zu einer Benachteiligung oder Diskriminierung des Bewerbers bei der Auswahlentscheidung des Arbeitgebers führen. Eine Ausnahme besteht nur unter den Voraussetzungen des § 8 Abs.1 AGG, wenn etwa die im Internet gewonnenen Informationen gegen die Einstellung des Bewerbers sprechen, weil er ganz wesentliche und entscheidende berufliche Anforderungen für die Art oder für die Bedingungen der auszuübenden Tätigkeit nicht erfüllen kann.

Meist Grauzone in der Praxis

In der Praxis dürfte bei der Umsetzung der rechtlichen Vorgaben eine erhebliche Grauzone bestehen, da der Arbeitgeber Erkenntnisse aus dem Internet über einzelne Bewerber, die vom Arbeitgeber eher negativ bewertet werden, mit Sicherheit nicht in der Begründung für eine Absage benennen wird. Arbeitnehmer können daher regelmäßig nicht nachweisen, dass etwa Hintergrundin



Thomas Schneider,  
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Andreas Wiechmann,  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

formationen aus sozialen Netzwerken in eine Auswahlentscheidung eingeflossen sind. Das Bundesdatenschutzgesetz in seiner aktuellen Fassung ist daher für den Schutz des Persönlichkeitsrechts des Einzelnen eher ein stumpfes Schwert. Allerdings hat der Gesetzgeber neue Regelungen zum Beschäftigtendatenschutz

durch eine Gesetzesnovelle in Aussicht gestellt. Man darf gespannt sein.

**Text:** Thomas Schneider,  
Rechts- und Fachanwalt für  
Arbeitsrecht

Andreas Wiechmann,  
Rechts- und Fachanwalt für  
Arbeitsrecht

[www.wiechmann-kanzlei.de](http://www.wiechmann-kanzlei.de)

A Member of WorldWide Alliance

**saco**  
... shipping and more!

... auf den Weltmeeren Zuhause!

**NVOCC Services worldwide**

[www.saco.de](http://www.saco.de)

++ mehr als 200 direkte Destinationen ++ über 400 im Transshipment ++  
FCL/FCL u. LCL/LCL ++ Export/Import ++++++

# Einmal rund um den Globus essen

Das „World Steaks“ in Hamburg Winterhude ist überraschend anders

Brauchen wir denn noch ein Steakhaus in der Stadt? Das werden viele Hanseaten denken. Aber ja, seien Sie sich sicher, denn das „World Steaks“ Hamburg spielt, was Steaks angeht, tatsächlich in einer ganz anderen Liga. Das Restaurant befindet sich am Mühlenkamp exakt Ecke Semperstraße und ist in der Tat anders, neu und gegenwärtig noch ein echter Geheimtipp.



Einer der Kellner präsentiert die Tageskarte auf einer Tafel



Einladendes Äußeres



Preiswert: Das Herrensteak



Standard: Dips nebenher

Mitten in einem von Hamburgs begehrtesten Stadtteilen, nämlich in Winterhude, liegt in einem der wunderschönen Jugendstilbauten das „World Steaks“. Dieser Bereich zwischen Außenalster, Gertigstraße und Mühlenkamp ist stark durch eine exklusive Villenbebauung, als auch durch die

großen Wohnhäuser aus der Gründerzeit geprägt. Der Stadtteil hat seine Bezeichnung vom Familiennamen eines ehemaligen Besitzers dieses Areals entlehnt, der schlicht Winter hieß. Das Wort „Hude“ kennzeichnet einen Ort, an dem Kähne oder Boote anlandeten.

Man gibt sich Mühe im „World Steaks“. Das Personal ist aufmerksam und ohne Übertreibung um das Wohl des Gastes sehr bemüht. Die Karte ist nicht nur schön und edel gestaltet, sondern auch durchaus umfangreich. Sogar vegetarische Speisen finden hier ihren Platz. Wir bestellen das Herrensteak (350 Gramm für gerade mal 12,90 Euro) und dazu diverse Beilagen von grilltem Gemüse, über die Klassiker Bratkartoffeln, Steak Fries, Grill- und Rosmaringemüse, die alle separat zu zivilen Preisen zum Fleisch hinzu geordert werden können. Wir entscheiden uns für die einfachste Variante, die Backkartoffel mit Sour Cream.

**Text:** Holger Grabsch

Eine Viertelstunde später kommt das Herrensteak, das auf der gut sortierten Speisekarte zu den eher günstigen Gerichten gehört. So zartes Fleisch haben wir selten und nebenbei perfekt gegart in einem Steakhaus bekommen. Als weiteres gibt es Steak-Klassiker, die mindestens vier Wochen gereift sind, wie Entrecôte (400 Gramm zu 19,40 Euro), Filetsteak (200 Gramm für 17,80 Euro), aber auch „beste Steaks aus aller Welt“, wie zum Beispiel afrikanisches Krokodil Tailfilets (250 Gramm für 29,60 Euro), spanische Spare Ribs vom Iberico Schwein (satte 500 Gramm für 15,50 Euro) oder T-Bone – Black Angus Short Loin (500 Gramm für 48 Euro).

Die wohl kostspieligste Investition wird Genießern mit dem japanischen Wagyu Filet (200 Gramm für 65 Euro) auferlegt. Aber wenn wir allein das einfache Herrensteak bewerten, wird mit Sicherheit alles andere durchaus sein Geld wert sein. „Steaks from everywhere ... for everyone ... für jeden Tag“ ist der Slogan des Hauses und dem stimmen wir zu, denn man könnte jeden Tag hier essen gehen.

**BCs World Steaks GmbH**  
Mühlenkamp 54  
22303 Hamburg  
Tel.: 040 - 69 69 12 99  
Service@World-Steaks.de  
www.worldsteaks.de  
**Öffnungszeiten:**  
Täglich von 12 bis 22 Uhr

# Zurück an den Start

„The Amazing Spider-Man“ versucht Scharten der ersten drei Teile auszuwetzen

Mit Sam Raimis „Spider-Man“ und Tobey Maguire in der Titelrolle kam 2002 die noch immer anhaltende Welle von Superhelden-Verfilmungen so richtig ins Rollen. Drei Streifen wurden um den freundlichen Wandkrabbeler aus der Nachbarschaft gedreht, jeder ein wenig größer als der Vorgänger. Die Kasse stimmte immer, deshalb ging man flugs Teil 4 an, jedoch scheiterte das Projekt im Streit. Da aber Reboots gerade schwer in Mode sind, beschloss man, eine neue Reihe zu starten und tauschte das komplette Personal aus. Herausgekommen ist „The Amazing Spider-Man“, benannt nach einer der Comic-Serien um den Netzkopf.

Peter Parker (perfekt besetzt: Andrew Garfield) lebt bei Onkel Ben (Martin Sheen) und Tante May (Sally Field), nachdem vor einigen Jahren seine Eltern auf mysteriöse Weise umgekommen sind. Peter ist an sich ein völlig normaler junger Mann, dessen High-School-Leben eine Unwucht bekommt, als er eine alte Aktentasche seines Vaters findet. Diese enthält Hinweise auf den Wissenschaftler Dr. Curt Connors (Rhys Ifans), zu dem sein Vater Kontakt hatte. Der einarmige Connors arbeitet an einer revolutionären Methode, verlorene Gliedmaßen mit Hilfe von Gentechnik wieder nachwachsen zu lassen.



U-Bahn-Fahren einmal anders: Spider-Man macht's möglich

Natürlich wird Peter bei einem Besuch der Oscorp-Laboratorien von der bekannten Spinne gebissen und erlangt fantastische Kräfte. Und nachdem Dr. Connors einen Selbstversuch durchführt, wird New York von einem echsenhaften Monster heimgesucht – dem Lizard.

Manches wirkt wie eine Kopie der Vorgänger

Seien wir ruhig ehrlich: Ein Ausbund an neuen Ideen ist der Film nicht wirklich. Die Story wirkt wie eine Kopie der ersten beiden Teile, bei denen es auch um einen mad scientist ging.

Das liegt aber an den Geschichten aus den Comics, und auf den Lizard freute sich das Publikum bereits seit langem, denn der einarmige Dr. Connors kam auch schon in den ersten Teilen vor. Der Schurke ist gut gelungen, weil toll animiert. Der Tod Onkel Bens, der zu Peters Verwandlung in Spider-Man führt, wird hier eher nebenbei abge-

handelt, darauf liegt nicht wirklich der Focus.

Den Comics angepasst worden ist auch das Spinnennetz. In den ersten Teilen konnte Peters Körper in Abweichung zur Vorlage das Netz produzieren. Das hatte zwei Nachteile: Wenn Peter tatsächlich die Fähigkeit zur Netzproduktion durch den Spinnenbiss erworben hätte, würde dies nicht in seinen Armen gebildet werden, sondern – äh – andernorts. Außerdem bietet es dramatische Möglichkeiten, wenn seine künstlichen Netzdüsen plötzlich im Kampf nicht funktionieren.

Ferner räumt der Film mit einer Sache auf, die die ersten Teile nicht plausibel machen: Wenn man ein fantastischer Superheld ist, verheimlicht man das nicht vor der Angebeteten. Diesen bekloppten Fehler begeht der neue Spider-Man nicht. Auch ist seine erste Freundin wie in der Vorlage Gwen Stacy und nicht Mary-Jane Watson. Und die hat mehr zu bie-



Onkel und Tante staunen



Der böse Dr. Connors

ten, als die übliche dams in distress zu geben. Nur J. K. Simmons herrlich überdrehter Chefredakteur J. Jonah Jameson aus Teil 1 bis 3 fehlt leider.

Die Klopptereien und Effekte sind erste Sahne

Unterm Strich ist der neue Spider-Man nicht besser oder schlechter als der Erste. Wer jung (geblieben) ist und sich für rasante Klopptereien zwischen Spinnen- und Echsenmännern sowie prima Trickeffekte begeistert kann, wird hier nicht enttäuscht.

**Text:** Dr. Martin Soyka



Verkaufsstart 8. November

## CEVA Logistics:

John Pattullo ist als CEO bei CEVA Logistics, einem der weltweit führenden Asset-light basierten Supply Chain-Management-Unternehmen, zum 12. Oktober zurückgetreten. Der jetzige Vorsitzende des Aufsichtsrats Marvin O. Schlanger wird neuer CEO. Pattullo bleibt weiterhin Mitglied des Aufsichtsrats. Unter seiner Leitung erfolgte die erfolgreiche Integration von TNT Logistics und EGL und die erfolgreiche Entwicklung des kundenorientierten End-to-End Supply Chain Betriebsmodells. Darüber hinaus gelang es ihm, ein hochqualifiziertes Führungsteam zusammen zu stellen. All dies trug dazu bei, dass CEVA den Wünschen seiner Kunden noch besser gerecht werden und schneller als der Markt wachsen konnte.

## Röhlíg:



Hany Amer (Foto) ist neuer Managing Director von Röhlíg Australia. Er ist der Nachfolger von Thomas Hansen, der dem Röhlíg Global Executive Board als neuer CEO Americas/Africa bei-

getreten ist. Vor seiner Berufung hat der 37-jährige Australier seine Fähigkeiten in verschiedenen Positionen in dem Bremer Logistikkonzern unter Beweis gestellt: 1995 begann Amer seine Laufbahn bei Röhlíg Australia als Trainee, worauf Positionen in den USA und im Vereinigten Königreich folgten. 2006 wurde er Niederlassungsleiter in Melbourne, Australien. Innerhalb von zwölf Monaten gelang es ihm, den defizitären Standort in eine profitable Niederlassung umzuwandeln. In seiner jüngsten Position als National Sales Manager and Director von Röhlíg Australia hat er erheblich zu den guten Ergebnissen des Unternehmens beigetragen. Darüber hinaus hat er den Ausbau von Röhlígs globalen Vertriebsaktivitäten vorangetrieben.

## 4flow:

Mit Martin Benning (48) gewinnt 4flow einen echten Experten für Logistikdienstleistungen. Er war fast 20 Jahre beim Logistikdienstleister Duvenbeck für das erfolgreiche Wachstum der Unternehmensgruppe mit verantwortlich, davon über zehn Jahre als Geschäftsführer. Benning steuerte den Ausbau und die Entwicklung mehrerer Niederlassungen in Europa, unter anderem in Polen

und Tschechien. Zuletzt war der gelehnte Speditionskaufmann und studierte Verkehrsbetriebswirt Managing Director des Bereiches Business Development und betreute diverse Großkunden für Duvenbeck. Ab sofort verantwortet Martin Benning für den 4PL-Geschäftsbereich von 4flow den Ausbau des Geschäfts mit Transportmanagement in Europa.

## Militzer & Münch:



Der international tätige Transportlogistik-Dienstleister Militzer & Münch mit Hauptsitz in St. Gallen, Schweiz, hat Kostas Sandalcidis zum Regional Managing Director berufen. Ab sofort ist er für die Regionen Middle East und Central Asia verantwortlich. Sandalcidis wird das Transport- und Projektgeschäft mehrerer Landesgesellschaften in der Region steuern und weiterentwickeln. Dazu gehört auch der Ausbau der Türkei zu einem Hub für Transporte nach Zentralasien. Diese Aufgaben nimmt er von Istanbul aus wahr. Neben der Türkei Aserbaidschan, Georgien, Kasachstan, Tadschikistan, Turkmenistan sowie Usbekistan zu seinem Verantwortungsbereich.

## IMPRESSIONUM

### Verleger:

Matthias Soyka  
Holger Grabsch  
Carl-Petersen-Straße 76  
20535 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  
Thomas Schneider  
Andreas Wiechmann

### Medienberatung:

Holger Grabsch  
Telefon +49.40.360 984 78

E-Mail grabsch@nord-deutsches-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:

**27. November 2012**

**STADT LAND HAFEN**

## Erster Feeder-Linien-dienst nimmt Fahrt auf

Wilhelmshaven – Die Seago Line, eine Tochter von A.P. Moeller Maersk, hat den Eurogate Container Terminal im JadeWeserPort in ihren Feeder-Fahrplan aufgenommen. Der „Russia Express Service“ machte zuerst mit dem 1.350 TEU-Schiff „Maersk Venice“ fest. Daneben haben bereits ein Fernost- und ein Mittelamerika-Dienst der Reederei Maersk das neue Terminal, an dem sie eine Beteiligung hält, in ihren Fahrplan aufgenommen.

## Windkraftanlage nach Boston verschifft



Wismar – Erstmals wurde eine komplette Windenergieanlage des Herstellers Kenersys über den Seehafen Wismar umgeschlagen (Foto). Das 100 Tonnen schwere Maschinenzug, die Rotornabe, die drei 50 Meter langen Rotorblätter und fünf 20-Meter-Turmsegmente, die von KGW in Schwerin gebaut wurden, traten die Schiffsreise nach Boston an. Die Anlage des Typs K100 2,5 MW soll nach der Ankunft über Land zum Projektstandort transportiert und dort in den nächsten Wochen errichtet werden. Der Hafen Wismar wurde in den letzten Jahren für derartige Transporte ausgebaut: Eine barrierefreie Anbindung für Schwerlasttransporte bis zu 60 Metern Länge ermöglicht die reibungslose Zufahrt in das Seehafengelände, zudem wurde ein Schwerlastmobilkran mit einer Tragfähigkeit bis zu 104 Tonnen angeschafft. Für den Münsteraner Windenergieanlagenhersteller Kenersys war die Möglichkeit zur direkten Verschiffung seiner Anlagen einer der maßgeblichen Punkte für

die Ansiedlung eines Werkes quasi direkt an der Wismarer Kaikante.

## dbh Logistics übernimmt Cargo online Service

Bremen – Cargo Online Service GmbH, eine der weltweit führenden Hersteller innovativer Speditions-Software, ist neue Tochter der dbh Logistics IT AG. Mit einem Jahresumsatz von 12,7 Millionen Euro und über 2.100 Kunden gilt dbh als einer der führenden Dienstleister für Beratung und Software im Bereich Zoll- und Hafenwirtschaft. Mit der neuen Partnerschaft bündeln beide Unternehmen ihre Kompetenzen im Sinne der Logistikbranche. Cargo Online wird weiterhin eigenständig geführt, alle Arbeitsplätze an den drei Standorten Bremen, Hessen und Bayern bleiben erhalten.

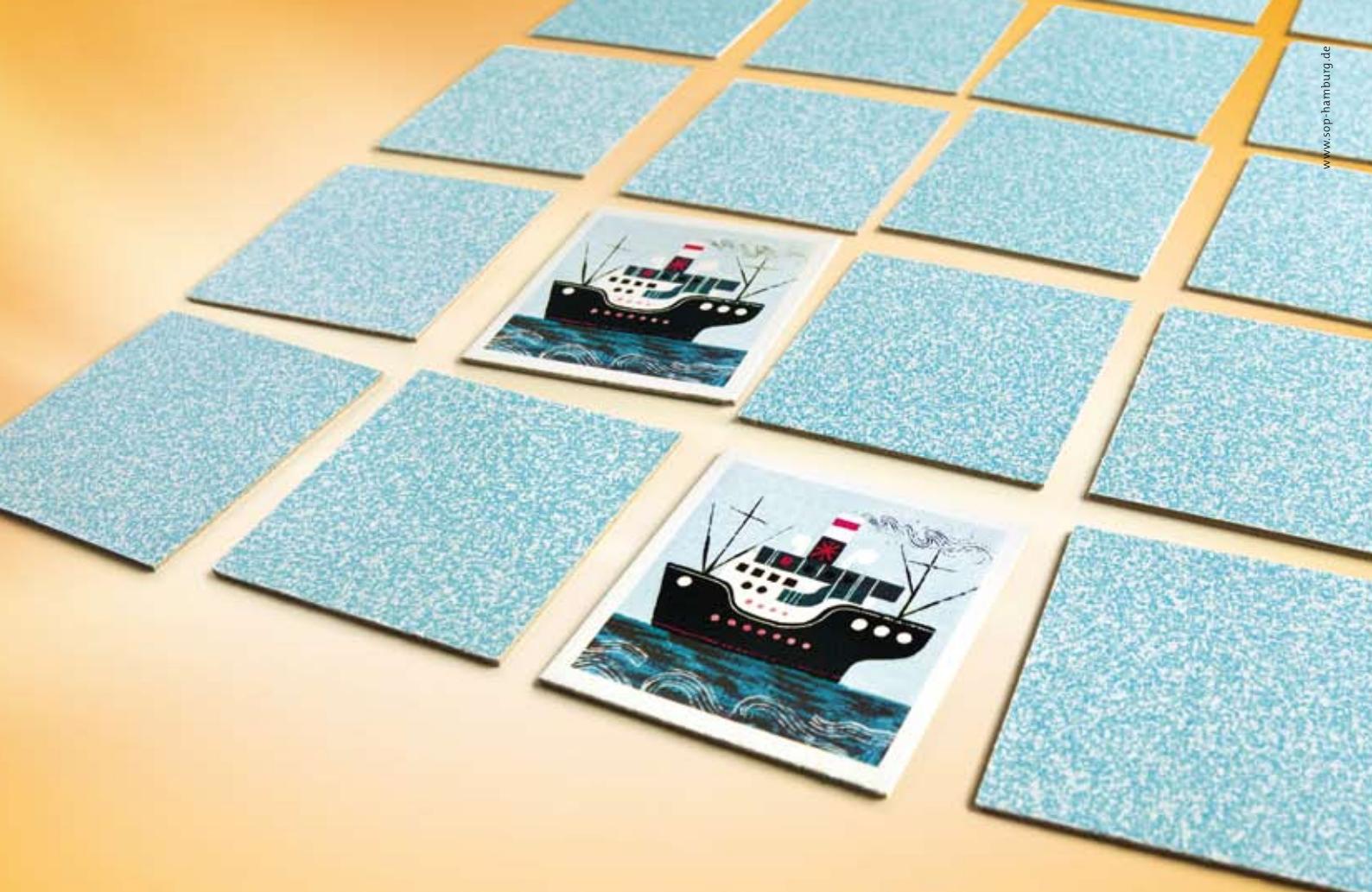
## Software zur CO<sub>2</sub>-Berechnung

München – Die DFGE AG bietet mit FridaLog eine Software-as-a-Service Applikation, bei der über den Browser Strecken und intermodale Transportdetails eingegeben werden können. Ab 2013 müssen gemäß den Grenelle-Verträgen Logistik-Unternehmen den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer Transporte dokumentieren. Für eine korrekte Datenerfassung werden im System die eingesetzten Lkw-Klassen und ihre spezifischen Verbräuche hinterlegt. Neben dem Frachtverkehr auf der Straße kann auch der intermodale Transport via Bahn, Schiff oder Flugzeug abgebildet werden. Darüber hinaus nutzt FridaLog die Emissionsdatenbank der DFGE, die in mehr als 10 Jahren und zahlreichen Logistik-Projekten entstanden ist. Ergebnis der Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sind zwei konkrete Werte pro Transportauftrag: Der Energieverbrauch und das CO<sub>2</sub>-Äquivalent der Emission. Dies wie von der Norm gefordert nach Tank-to-Wheel (TTW) und

Well-to-Wheel (WTW). Diese Werte werden in einer Grafik mit dem Qualitätssiegel der DFGE und Beschreibung der eingesetzten Methoden für eine überprüfte Berechnung gemäß der DIN Norm 16258 dargestellt. Das Zertifikat kann Kunden als PDF digital oder als Ausdruck übergeben werden. Optional kann mit FridaLog auch eine Anbindung an das Rechnungssystem des Unternehmens erfolgen, so dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Transportes direkt in der Rechnung ausgewiesen wird.

## Neue KV-Verbindung Kiel-Verona

Kiel – Im kombinierten Güterverkehr wurde erstmals eine Direktzugverbindung zwischen dem Kieler Ostseehafen und Verona in Norditalien aufgenommen. Betrieben wird der Zug, der ab sofort zweimal wöchentlich in jede Richtung verkehrt, von der Kombiverkehr KG, Frankfurt. Partner sind der italienische Kombioperateur Cemat und die Stena Line, die die Fährlinie von Kiel nach Göteborg betreibt. Die Züge verkehren zunächst mit einer Kapazität von 1.300 Tonnen Nutzlast je Abfahrt. Je Sendung können auf der Schienenstrecke Kiel-Verona bis zu 1,7 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. Robert Breuhahn, Geschäftsführer Kombiverkehr KG: „Mit dem neuen Zugangebot schaffen wir zusätzliche Kapazitäten für den umweltfreundlichen Güterverkehr zwischen Ostsee und Italien. Die Verbindung erlaubt direkte Weiterverladungen von und nach Schweden mit attraktiven Transitzügen.“ Ulrich Kock, Freight Manager Germany & Central Europe der Stena Line Scandinavia AB: „Zug und Fähre sind genau aufeinander abgestimmt. Spediteure können den gesamten Transport von Schweden nach Italien mit nur einer Buchung in Auftrag geben.“ Mitgekommen werden Container, Wechselbrücken und kranbare Trailers, für die Taschenwagen in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen.



# NICHT LANGE SUCHEN – BEI MARES FINDEN SIE SOFORT DAS PASSENDE TEIL.



Aus über 200.000 Artikeln finden wir für Sie das benötigte Ersatzteil. Und liefern es innerhalb von 48 Stunden an fast jeden Ort der Welt. Wir sind spezialisiert auf Ersatzteile passend für:

**MaK, Pielstick, MAN B&W, Bergen, Crepelle** (Dieselmotoren),  
**Atlas Copco, Bitzer, Bock, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor** (Kompressoren),  
**Allweiler, Bornemann, IMO, Kral, Netzschi-Mohno, Seepex, Thune Eureka** (Pumpen),  
**Alfa Laval, B+V/HDW Turbulo, DVZ, RWO, Westfalia** (Separatoren), **Boll & Kirch, Moatti** (Filter),  
**Alfa Laval/Nirex, Sondex** (Frischwasser-Generatoren)

**Qualität, die sich rechnet.**