

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik



Neuer Schutz für Reeder

Erster Deutscher Sicherheitsdienst mit Lizenz zur Piratenabwehr

Foto: EUNAVFOR Northwood

Bisher hatten nur ausländische Sicherheitskräfte oder Soldaten der EU die Erlaubnis, Schiffe gegen Piraten zu schützen

Deutsche Reeder, die in gefährlichen Gewässern wie dem Golf von Aden ihre Schiffe verkehren lassen, leben derzeit in einem Dilemma. Nach deutschem Recht dürfen sie keine privaten bewaffneten Sicherheitskräfte mit an Bord nehmen. Sie können sich nur den Konvois der internationalen Operation „Atlanta“ anschließen. In anderen Gegenden, wo es keine derartigen Aktionen gibt, sind sie gar völlig schutzlos Angreifern ausgeliefert. Doch das könnte sich jetzt ändern. Erstmals hat die Hamburger Innenbehörde einer deutschen Sicherheitsfirma eine offizielle Genehmigung zum Führen von Langwaffen an Bord von Schiffen gewährt.

Till Doellerdt hat die BAE Maritime Security Services GmbH in Hamburg gegründet. Der Leutnant der Reserve war lange bei einem der weltgrößten Rüstungskonzernen, der britischen BAE Systems, im Bereich Business Development international

tätig. Sein Schwerpunkt lag im Bereich ballistischer Schutzsysteme für Militär- und Polizeibehörden.

Durch sein internationales Arbeitsfeld erlangte Doellerdt Zugang zu diversen Sicherheitseinheiten, auch im Ausland. Aus ehemaligen

Spezialeinheiten der Polizei und des Militärs hat er nun ein Team von 20 Mann zusammengestellt, das sofort einsatzbereit ist. Das Waffenamt der Innenbehörde hat dabei jeden Mann gecheckt und für geeignet befunden. Seite 14

Kleines Minus

Der Hamburger Hafen muss erstmals seit 2009 ein kleines Minus im Umschlag hinnehmen. Vor allem der Asienimport war rückläufig. *S. 4*

Großes Plus

Die Hamburg Port Authority will in den nächsten Jahren 100 Millionen Euro für die verbesserte Zufahrt des Burchardkais verbauen. *S. 6*

Riesige Erwartungen

Das Hafen Hamburg Marketing will eine Niederlassung in Brasilien eröffnen. Eine Studie des HHM bescheinigt dem Land erhebliches Potenzial. *S. 10*

GROMEX
DichtungsHaus

**KONRAD
ZIPPEL**





Liebe Leserinnen und Leser,

am JadeWeserPort muss EURO-GATE Kurzarbeit anmelden. Nur zwei Schiffe machen wöchentlich an „Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen“ fest. Zu wenig, um 400 Mann zu beschäftigen. Dabei ist der Hafen erst halb fertig.

Das Kernproblem des Hafens ist seine Lage. Das tiefe Wasser ist einzig für Reeder hilfreich. Nur die bestimmen nicht die Warenströme, sondern die Spediteure. Und da ist der Preis ausschlaggebend. Hamburg liegt 220 Kilometer weiter im Landesinneren. Der Transport eines Containers auf einem großen Seeschiff kostet etwa 7 Cent pro Kilometer. Bei der Bahn ist es rund das Zehnfache, mit dem Lkw das 15-fache. Kurz: Einen Container mit Ziel Norddeutschland oder Nordosteuropa über Hamburg zu transportieren, ist bis zu 200 Euro billiger - und zudem noch erheblich umweltfreundlicher.

Lediglich im Transshipment-Segment kann die neue Anlage punkten. Politiker, die den JadeWeserPort als ernsthafte Konkurrenz zu Hamburg oder Bremerhaven gesehen haben, sind faktenresistente Traumtänzer.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Elektronische Seekarten	3
Bilanz des Hamburger Hafens	4
HPA investiert in Infrastruktur	6
Oberelbe-Häfen stabil	8
Hamburg entdeckt Brasilien	10



Wirtschaft	Seite
Neue Stapler von STILL	12
Deutscher Antipiratenschutz	14
Konkurrenz für Festmacher	16



Recht & Geld	Seite
Fallen bei Dienstwagen	18



Essen	Seite
Cölln`s Restaurant	20



DVD	Seite
Skyfall	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum	22
------------------	----



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

BSH hofft auf sichere Schiffe

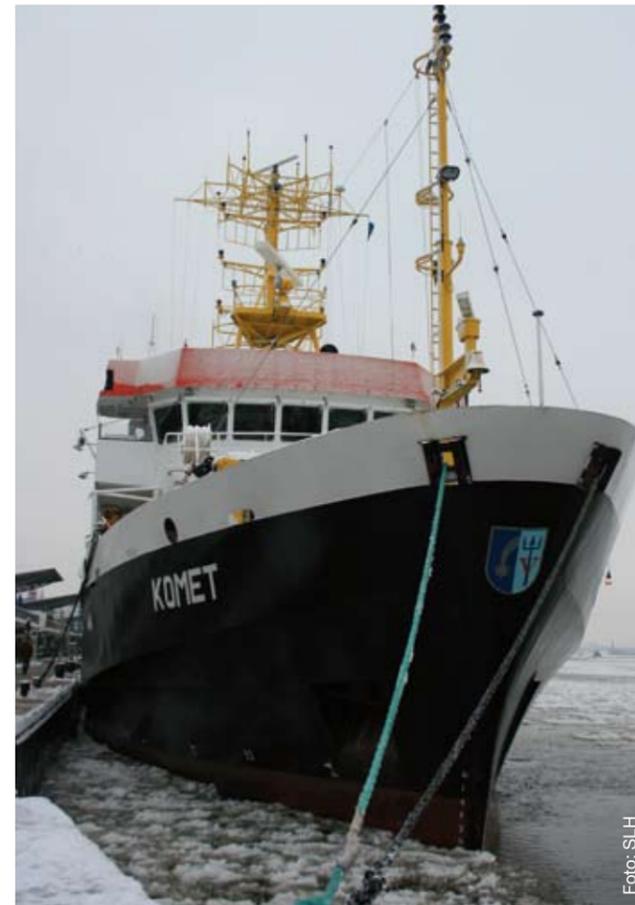
Elektronische Seekarten sollen mit landseitigen Systemen gekoppelt werden

Das Navigieren auf hoher See soll sicherer und kostengünstiger werden. Einen wesentlichen Beitrag hierzu hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geleistet, erklärte dessen Präsidentin Monika Breuch-Moritz bei der Vorstellung der Bilanz für das vergangene Jahr. Das BSH hat wesentliche Daten für das Konzept „E-Navigation“ der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO geliefert. Es führt die verschiedenen Navigationseinrichtungen auf der Brücke in einem System zusammen.

Vor allem ortsbezogene Vorhersagen für Wind, Wellen, Wellenrichtung und Strömungen werden zukünftig besser in die elektronischen Karten integriert werden. Das erhöht laut Breuch-Moritz die Sicherheit auf See und verbessert den Umweltschutz. Durch eine auf diese umfassenden Informationen basierende Routenoptimierung könne ein Schiff nämlich auch Treibstoff sparen. Mit der Einführung der Ausrüstungspflicht für die elektronische Seekarte ECDIS werde sich nach Ansicht des BSH die vollständige digitale Navigation mehr und mehr durchsetzen. Bisher hat das BSH 151 ECDIS-Teile herausgegeben. Ziel sei es nun, die Vielzahl von bereits bestehenden Informationsquellen von Kompass, Echolot, Geschwindigkeit, Radar, AIS, Funk, Anzeigen für Ruderanlage, Informationen über die Maschinenanlage bis hin zu Informationen über Kaianlagen, Schlepper, Lotsendienste und Bunkerstationen mit unterstützenden Systemen auf der Landseite zu harmonisieren.

30 neue Wracks in Nord- und Ostsee entdeckt

In die elektronischen Seekarten fließen auch die



Die „Komet“ ist eines der fünf Schiffe, die das BSH betreibt

Untersuchungsergebnisse der BSH-Flotte mit den Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffen „ATAIR“, „DENE“, „WEGA“, „CAPELLA“ und „KOMET“ ein. Sie sind für die nautische Hydrographie, Meeresumweltüberwachung und Sicherheit der Schifffahrt im Einsatz. Dazu zählt auch die Wracksuche auf dem Meeresgrund von Nord-

und Ostsee auf einer Fläche von 57.000 Quadratkilometern. Zu den 2.600 bekannten Wracks sind im vergangenen Jahr 30 Neufunde hinzugekommen. Jedes BSH-Schiff ist rund 250 Tage im Jahr auf See. Zusammen legten sie 2012 rund 30.000 Seemeilen zurück.

Die Technik sei aber nur so gut wie die Crew, die sie einsetze, wie das

Beispiel der „Costa Concordia“ zeige. Die Qualität der deutschen Seeleute sei laut BSH-Präsidentin nach wie vor hervorragend. „Auch deswegen haben wir ein großes Interesse an Schiffen unter deutscher Flagge.“ 448 Schiffe führen 2012 unter ihr. Jede Ausflagung bedeute auch einen Verlust an seemännischem Know-how für den Standort Deutschland.

60 Millionen Euro Fördergelder ausgezahlt

Zur Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland setze sich das BSH deshalb für die Fortentwicklung des maritimen Bündnisses ein. Die Sicherung des Schifffahrtsstandortes Deutschland durch die Senkung der Lohnnebenkosten und die Ausbildungsförderung in der Seeschifffahrt bleibe dem BSH ein großes Anliegen. Das BSH hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums 2012 rund 60 Millionen Euro Schifffahrtsförderung ausbezahlt.

Eine der Hauptaufgaben des BSH bleibt die Genehmigung von Offshore-Windparks. Derzeit laufen noch 126 Verfahren zu Offshore-Windparks, davon sind 29 genehmigt, acht im Bau.

Text: Holger Grabsch

Keine Panik trotz leichtem Minus

Asienimporte und Leercontainerumschlag negativ – Exporte im Plus

Spätestens seit der Wirtschaftskrise 2008/2009 hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Zeiten zweistelliger Wachstumsraten vorbei sind. Auch der Branchenprimus, der Hamburger Hafen, kann sich dem allgemeinen Abwärtstrend nicht entziehen. Mit 130,9 Millionen Tonnen ging der Gesamtumschlag (Platz 14 in der Welt) um ein Prozent zurück, der Containerumschlag war sogar mit 1,7 Prozent auf 8,9 Millionen TEU rückläufig. Doch die leicht negativen Zahlen sind für die Verantwortlichen kein Grund zur Panik. Zum einen, weil die anderen Häfen der Nordrange mit Ausnahme von Bremerhaven und Le Havre ebenfalls Verluste hinnehmen mussten, zum anderen, weil gerade die wertschöpfungssträchtigen Bereiche positiv waren.

So stieg der seeseitige Export um 1,9 Prozent auf 57,1 Millionen Tonnen, im Bereich der Container sogar um 4,4 Prozent. Rückschläge musste Hamburg nur im Asienimport und im Umschlag von Leercontainern hinnehmen. „Eigentlich zeigt das, dass wir eine sehr gesunde Entwicklung haben“, meinte die Geschäftsführerin des Hafens Hamburg Marke-

tings, Claudia Roller. Anders als in den übrigen Häfen halten sich die Importe und Exporte der Container genau die Waage. Das Umschlagen von leeren Containern (1,2 Millionen TEU) waren es noch – ein Minus von 12,1 Prozent) sei zwar für die Statistiken schön, bringe aber allein den Umschlagsbetrieben etwas. Und die stellen im Hamburger Hafen nur einen

Bruchteil der Belegschaft. Wesentlich mehr Umsatz, da sind sich die Experten einig, bringt das Be- und Entladen von Containern sowie die Weiterbearbeitung der Waren, die sogenannte Veredelung. Alle anderen Fahrtgebiete legten zum Teil deutlich zu. Die Asienverkehre, die immer noch über die Hälfte

der Umschlagsaktivitäten ausmachen, bleiben die dominierende Größe im Hamburger Hafen. Jedoch haben alle anderen Fahrtgebiete im Gegensatz zu den Fernostrouten (-8,6 Prozent insgesamt, China sogar -12,3 Prozent) zugelegt. Der Handel mit den BRICS-Staaten Indien (210.000 TEU oder +7,1 Prozent) und Russland (675.000 TEU oder

+ 13,3 Prozent) schnellte in die Höhe, ebenso mit Großbritannien (+30,2 Prozent) auf 156.000 TEU und Polen (+10,6 Prozent) auf 263.000 TEU.

Auf den mittlerweile vierten Platz kletterten die USA mit einem Umschlag von 380.000 TEU (+28,1 Prozent). Rund 400.000 TEU wurden im Warenaustausch mit den südamerikanischen Häfen umgeschlagen. Das Fahrtgebiet Afrika erzielte mit 238.000 TEU ein Plus von 12,8 Prozent.

Der Massengutumschlag zeigte sich mit 39,4 Millionen Tonnen (-0,4 Prozent) stabil. 9,9 Millionen Tonnen Exporte (+4,6 Prozent) standen 29,5 Millionen Tonnen Importe (-2,0 Prozent) gegenüber. Im nicht containerisierten Stückgutbereich legte der Export minimal

auf 1,4 Millionen Tonnen zu. Vor allem Fahrzeuge und Papiere entwickelten sich hier positiv. Der Import jedoch brach um 34,6 Prozent auf 730.000 Tonnen ein.

Roller betonte, dass das Ergebnis die Bedeutung des Hamburger Hafens für die deutschen Exporte widerspiegeln. Jedoch müsste sich die Konsumbereitschaft auch in den anderen europäischen Staaten entscheidend erholen, um einen Wiederanstieg des Umschlags zu ermöglichen.

Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) ergänzte, dass Hafenpolitik sich an langfristigen Trends ausrichten müsse und nicht von kurzfristigen Konjunkturschwankungen beirren lasse. Hamburg bleibe aufgrund seiner hervorragenden geografischen Lage

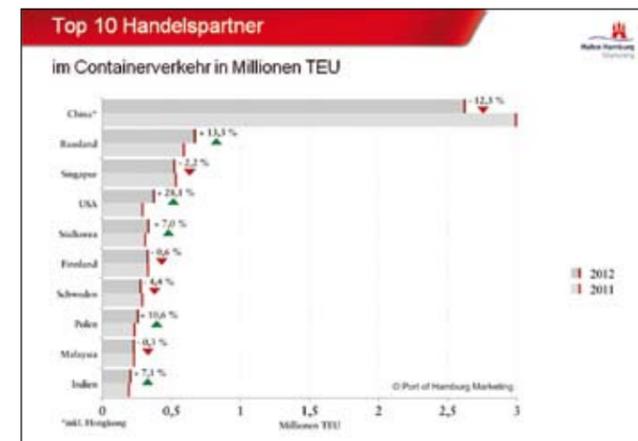
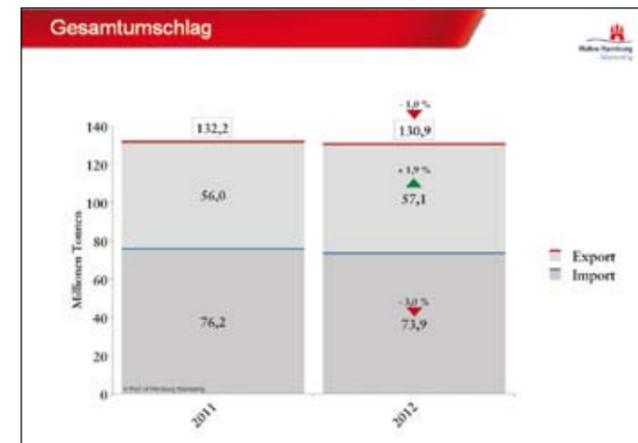
tief im Landesinneren, der hohen Wirtschaftskraft der Metropolregion und der guten Qualität der Hafens- und Verkehrsinfrastruktur erfolgreich am Markt. Dazu zählt auch der Modal Split, bei dem vor allem die Hafenbahn erneut punkten konnte. 55.500 Züge fuhrten 2012 in den Hamburger Hafen ein oder aus. Dabei transportierten sie rund 40 Millionen Tonnen und knapp 2 Millionen TEU. Das ist minimal unter dem Rekord von 2011. Der Anteil am Hinterlandverkehr im Containerbereich kletterte um ein auf 37 Prozent.

Lage am NOK bereitet großes Kopfzerbrechen

Das Binnenschiff lag erneut nur bei knapp zwei Prozent. Hier wolle man in

diesem Jahr deutlich zulegen, betonte Roller, denn mit diesem Verkehrsträger seien die Potenziale am leichtesten abrufbar. Große Sorge bereitet den Verantwortlichen allerdings die Lage am Nord-Ostsee-Kanal. Lange Wartezeiten durch Reparaturen an der Schleuse in Brunsbüttel und die immer noch nicht erfolgte Ausschreibung für den Neubau einer zusätzlichen Schleusenkammer am gleichen Ort sorgten in der Hansestadt für Unmut. „Der NOK gehört zu Hamburg“, fasste es Horch zusammen. „Er ist für uns ein entscheidender Pluspunkt.“ Gemeinsam mit Schleswig-Holstein wolle man beim Bund um eine rasche Ertüchtigung der wichtigen Wasserstraße kämpfen.

Text: Matthias Soyka





So soll die Rethklappbrücke aussehen, wenn sie im nächsten Jahr fertig gestellt ist



Die Einzelteile werden derzeit in Wilhelmshaven zusammengeschweißt

Die HPA gibt Gas

Burchardkai erhält für 100 Millionen Euro Kreisverkehr-Zufahrt

HPA-Chef Jens Meier will dieses wirtschaftlich vermutlich eher flauere Jahr nutzen, um den Hafen zügig auf bessere Zeiten vorzubereiten. Etliche Bottlenecks werden in diesem Jahr beseitigt, andere werden in Angriff genommen. Größter Brocken ist die Zufahrt zum Burchardkai. Nach der Ertüchtigung der Kaikanten soll nun die Verkehrsanbindung entscheidend verbessert werden. Hierzu sollen An- und Abfahrt getrennt werden. Der Altenwerder Damm wird nur noch für den Verkehrsabfluss dienen, die Zufahrt soll ausschließlich über den Rugenberger Damm und die gerade im Umbau befindliche Rugenberger Schleuse erfolgen.

Hierzu investiert die Hamburg Port Authority in den nächsten sechs Jahren 100 Millionen Euro. Darin enthalten sind neben dem Schleusenneubau auch fünf Brücken, über die auch ein zusätzliches Bahngleis auf das Terminal führen soll. Der Ausbau ist notwendig geworden, da nach Abschluss der Umgestaltung des Burchardkais dort bis zu 6 Millionen TEU umgeschlagen werden können. Zudem fließen die Lkw-Verkehre am Beginn des Altenwerder Damms mit den Lastern vom EURO-GATE-Terminal zusammen.

Dieser wird nach seinem Ausbau eine gleich hohe Kapazität erreichen. Der Planfeststellungsbeschluss für die Westerweiterung werde nach Meiers Worten in den nächsten Wochen erwartet.

Vorhafen erhält neue Zufahrt

Einer der größten Posten, der in diesem Jahr verbaut wird, ist die Einfahrt zum Vorhafen am CT Tollerort. Dort wird eine Landzunge entfernt, die den Drehkreis für Großschiffe auf 600 Meter vergrößern

wird. Zudem sollen sich die Strömungsverhältnisse der Elbe in diesem Bereich ändern, die eine leichtere Zufahrt in das Hafenerbecken erlauben soll. Am künftigen Centralterminal Steinwerder wird zudem das Baufeld auf den bereits freien Flächen weiter geräumt. Ab 2017 könnte hier mit den Umbauarbeiten begonnen werden.

In diesem Jahr sollen auch die Weichen für einen Landstromanschluss für Kreuzfahrtschiffe in Altona gestellt werden. Ab 2015 könnte laut einer Senatsdrucksache die 9,6 Milli-

onen Euro teure Anlage in Betrieb gehen. Sie soll Strom an rund 90 Schiffe für etwa 22 Cent pro Kilowattstunde abgeben. Innerhalb der Hafenerbecken gilt dieses Vorhaben allerdings als wirtschaftlicher Wahnsinn und reiner Populismus des SPD-Senats. Die Stadt sollte lieber die diversen Unternehmen bezuschussen, die mit Gas-Bargen die Stromversorgung übernehmen wollen. Diese flexible Lösung hätte den Vorteil, dass damit erheblich mehr Schiffe den umweltfreundlichen Strom beziehen könnten.

Bereits im kommenden Jahr soll die Rethklappbrücke fertig gestellt sein. Während die Gründungsstrukturen in diesem Sommer fertig gestellt werden, werden in Wilhelmshaven die beiden je 33,5 Meter langen mobilen Brückenteile zusammengeschweißt. Sie sollen noch in diesem Jahr eingehängt werden. Nach der Freigabe wird die alte Brücke abgerissen.

Eisenbahn-Kattwykbrücke nächstes Projekt

Ein paar Kilometer weiter könnte zudem mit der Bau der Eisenbahnbrücke auf die Kattwyk-Halbinsel begonnen werden. Durch sie würden Straßen und Schienenverkehr entkoppelt. Später, falls die Hafenerquerung je realisiert werden sollte, würde auch die alte Kattwykbrücke einer neuen vierspurigen Straßenhochbrücke weichen.

Weitere Bauaktivitäten gibt es auf dem Bahnhof

Waltershof, wo die Gleise für Züge bis 700 Meter verlängert werden. Zudem soll ein Bremsgleis angelegt werden, das einen Bremsstest der Züge ermöglicht – eine Sicherheitsvorschrift des Eisenbahnbundesamts, die vor dem Verlassen des Bahnhofs für einen Fernzug zwingend ist. 2015 soll zudem der Umbau der Nautischen Zentrale abgeschlossen sein. Sie wird derzeit erheblich erweitert und mit den modernsten Kommunikationsmitteln ausgestattet. So wird beispielsweise die alte Magnetkarte, auf der Schiffsbewegungen im Hafen visualisiert werden, einer modernen Videowand weichen.

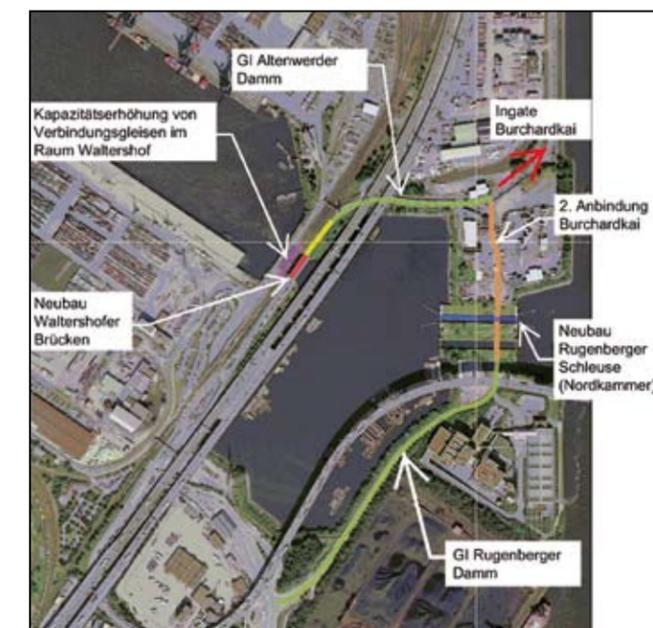
Flachwassergebiet in Kreetsand

Im Osten Wilhelmsburgs, in Kreetsand, wird die HPA zudem ein 30 Hektar großes Flachwassergebiet einrichten. Es soll nach der Eindeichung der Elbe

in den letzten Jahrzehnten als erster Schritt dazu beitragen, den Tidehub von durchschnittlich 3,50 Metern etwas zu dämpfen. Experten rechnen nach Meiers Worten zwar nur mit einem Effekt von einem Zentimeter, jedoch sind weitere Zonen dieser Art entlang des Flusses

geplant. Zudem könnten durch das Areal, für das 2 Millionen Kubikmeter Boden ausgehoben werden, die Sedimentablagerungen im Hafen minimiert werden. Allein deren Ausbaggerung kostet die HPA jährlich zwischen 40 und 60 Millionen Euro.

Text: Matthias Soyka



Die neue Zufahrt zum Burchardkai erfolgt von Süden aus

Oberelbe-Häfen mit stabilem Ergebnis

Schwankende Pegelstände der Elbe verhinderten größeren Umschlag

Der Hafenverbund Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) mit seinen Mitgliedern Riesa, Torgau, Dessau-Roßlau, Dresden, Decin und Lovosice erzielte im vergangenen Jahr mit 2,65 Millionen Tonnen nahezu die gleiche Umschlagsleistung wie 2011. Und das trotz teilweise widriger Transportbedingungen auf der Elbe besonders in Richtung Tschechischer Republik. Die Häfen hatten mit den anhaltend niedrigen Wasserständen der Elbe zu kämpfen, die eine ökonomische Auslastung der Binnenschiffe teilweise verhinderten.

Der Binnenschiffsanteil am Güterumschlag betrug 459.000 Tonnen (+ 0,3 Prozent) und blieb damit auf Vorjahresniveau. Vor allem die Binnenhäfen in Riesa (+51 Prozent) und Lovosice (+34 Prozent) konnten eine deutliche Steigerung des Schiffumschlages erzielen. Zu den im Hafenverbund transportierten Gütern gehörten Schrott, Getreide, Sojashrot, Flussspat, Düngemittel, Stahlbleche, Anlagen und Container.

Der Güterumschlag per Eisenbahn des Hafenverbundes lag bei 722.000 Tonnen (+ 1,5 Prozent).



Der Dresdener Hafen ist neben Massengut auf Schwerlast- und Projektladungen spezialisiert

Besonders die Häfen Riesa und Roßlau konnten beim Eisenbahngüterverkehr mit Zuwächsen von 15 Prozent bzw. 62 Prozent kräftig zulegen. Hier wurden Container, Schrott, Stabstahl, Stahlbleche und Düngemittel umgeschlagen.

Bahntransport mit einem Plus von 1,5 Prozent

Durch die Vernetzung der drei Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und Lkw konnten die Binnenhäfen der verladenden Wirtschaft auch im Jahr 2012 zuverlässige Transportketten anbieten. „Immer mehr

Unternehmen erkennen die Bedeutung der Häfen und nutzen sie für den Transport ihrer Güter“, schreibt die SBO in ihrer Jahresbilanz.

Die seit 1995 bestehende Elbe-Container-Linie (ECL2000) verkehrt zweimal wöchentlich zwischen Riesa, Aken, Magdeburg und dem Seehafen Hamburg. Im Jahr 2007 wurde die Verbindung mit der Binnenschiffslinie ETS Elbe (Ecological Transport Service) in Richtung Tschechische Republik erweitert. Die mit der ECL2000, aber auch mit der Ganzzugverbindung

Albatros-Express ab dem Hafen Riesa (vier Abfahrten pro Woche) transportierten Container haben auch im vergangenen Jahr wesentlich zum Erfolg des Hafenverbundes beigetragen. Insgesamt wurden knapp 39.000 TEU in den Binnenhäfen umgeschlagen.

Schwere Maschinen in den Nahen Osten exportiert

Neben den Häfen Dresden und Lovosice hat sich auch der Industriehafen Roßlau zu einem leistungsstarken Standort für den Umschlag von Schwerlast- und Pro-

jektladungen entwickelt. Eine Vielzahl von Anlagen wie Module, Maschinenteile, Turbinen, Transformatoren, Rotoren, Motoren, Kisten und Generatoren wurden 2012 in diesen Häfen umgeschlagen. Zu den Bestimmungsländern der Ladungen gehörten Saudi-Arabien, Spanien, Brasilien, Israel, das Emirat Katar und Dubai.

Zur besseren Verknüpfung der Leistungsangebote unterhält die SBO mehrere Kooperationen. Mit Brunsbüttel Ports steht neben der Optimierung bestehender Logistikketten wie dem Transport von Windkraftanlagen besonders der Aufbau neuer Dienstleistungen vor allem durch die Verknüpfung von Short-Sea-Verkehren mit der Binnenschifffahrt im Vordergrund. Mit dem Seehafen Hamburg wird die Vernetzung

der Binnen- und Seehäfen forciert und somit die Elbe als bedeutender Hinterlandverkehrsweg bestärkt, erklärte die SBO weiter. Durch die Kooperationen rückten die Industrie- und Wirtschaftsräume Sachsen, Sachsen-Anhalt und Tschechische Republik näher an die Küste und profitierten von den Leistungen der Spezialterminals der Seehäfen.

Investitionen in Dresden und Riesa abgeschlossen

Für den Ausbau des Dienstleistungsangebotes investierte der Hafenverbund im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt in den Ausbau der südlichen Hafensstraße. Sie dient als Zuführung von der Schwerlastmontagehalle zur RoRo-Anlage. Im Hafen Riesa wurde zudem der



Die südliche Hafensstraße im Alberthafen wurde verbreitert

Bau der neuen Kaimauer nahezu abgeschlossen. Im Hafenteil „Alter Hafen“, der seit über 120 Jahren besteht, wurde auf einer Länge von 540 Metern eine neue Spundwand vor die bestehende Schwerkraftmauer gerammt. Damit seien die Voraussetzungen gegeben, um die vorhandenen Umschlags-,

Lager- und Ansiedlungsflächen einer hafentypischen Nutzung zuzuführen, so die SBO weiter. Um dem prognostizierten Containerwachstum im Seehafenhinterland zu entsprechen, sei die Verlagerung und Erweiterung des bestehenden trimodalen Containerterminals geplant.

Text: Matthias Soyka

Komplexe Aufgaben erfordern effiziente Lösungen!

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

PANTAENIUS
Unternehmensversicherungen

Hamburg · Düsseldorf · München

Ihr Ansprechpartner: Lars Töppner · Tel. +49 40 37091 123 · Mobil +49 163 266 33 36 · LToepfner@pantaenius.com

www.pantaenius.eu

Trogbrücke über die Elbe bei Rothensee
am Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Hamburg entdeckt Brasilien

HHM will Niederlassung in Südamerika gründen

Fotos: Fotolia



Traumkulisse und Traumperspektiven: Der Handel boomt, die Fußball-WM und die Olympischen Spiele in Rio de Janeiro nahen

Der Hamburger Hafen will sich stärker in Südamerika engagieren. Dies ist eine Empfehlung, die eine Studie des Hafens Hamburg Marketings (HHM) und der Hamburg Port Authority (HPA) abgibt. Das mit Abstand vielversprechendste Land sei Brasilien. Es ist bereits jetzt mit 230.000 TEU (+22,2 Prozent gegenüber 2010) das zehntwichtigste Partnerland der Hansestadt im Containerumschlag. Noch bedeutender ist der Bereich Massengut. Hier exportiert vor allem K+S Düngemittel in das agrarstarke Land, umgekehrt landeten im HANSAPORT fast 2,2 Millionen Tonnen Eisenerze von dort an. Bislang ist Hamburg in Brasilien, anders als die anderen Häfen der Nordrange, nicht vertreten. Das soll sich nun ändern, kündigte HPA-Chef Jens Meier an.

Und das mit gutem Grund, denn die Basisdaten, die die 70-seitige Studie erhoben hat, sind beeindruckend. Brasilien stellt bereits heute die sechstgrößte Volkswirtschaft der Welt dar. Die Bevölkerung soll in den nächsten 35 Jahren von 194 auf 223 Millionen steigen, wenn auch mit einem deutlichen Anstieg des Durchschnittsalters. Der Anteil der über 65-jährigen liegt derzeit bei 14 Prozent und soll bis 2050 auf 39 Prozent hochschnellen. Das Bruttoinlandspro-

dukt beträgt derzeit 1.778 Milliarden Euro und damit immerhin 69 Prozent des deutschen BIPs. Das Pro-Kopf-Einkommen liegt allerdings nur bei gut 9.000 Euro im Jahr, in Deutschland beträgt es rund 31.500 Euro. Doch Brasilien ist in den letzten zehn Jahren mächtig am Aufholen.

Riesige Bodenschätze und viel regenerative Energien

Ein Grund dafür sind die enormen Bodenschätze. Hier rangiert das Land

weltweit auf Platz fünf. Erst vor wenigen Jahren wurden riesige Öl- und Gasvorkommen vor der Küste gefunden, aber auch Eisenerz, Gold, Nickel und Uran im Inland sind reichlich vorhanden. Da Brasilien kaum Energie importiert – Strom wird fast ausschließlich aus Wasserkraft erzeugt, über die Hälfte des Kraftstoffverbrauchs wird durch Ethanol aus Zuckerrohr gedeckt – erwirtschaftete das Land 2011 einen Außenhandelsüberschuss

von 21,3 Milliarden Euro. Konjunkturell zeigte sich das Land in den letzten sieben Jahren trotz Weltwirtschaftskrise stabiler als die EU. Als Mitglied der BRICS-Staaten neben Russland, Indien, China und Südafrika trauen Experten den fünf Staaten zu, in den nächsten 20 Jahren in der Wirtschaftskraft mit den G7-Staaten gleich zu ziehen.

Doch es hakt auch an einigen Ecken. So ist besonders die logistische Erschließung mangelhaft,

vor allem in den Häfen. Und das, obwohl 78 Prozent des gesamten Handelsvolumens über den Seeweg abgewickelt werden. So kann es durchaus vorkommen, dass die Einfuhrabfertigung bis zu zwei Monate dauert. Die Hafenumschlagsgebühren, das Lagergeld und die Honorare der Zollagenten sind teilweise astronomisch hoch und können den Warenwert fast verdoppeln. Die Exportkosten für einen Container liegen in Brasilien doppelt so hoch wie in Deutschland und viermal so hoch wie in Singapur.

Probleme an den Häfen- und Terminalzufahrten

Hinzu kommen teilweise mangelnde Tiefen in den Hafenzufahrten, eine auch andernorts schleppende Bürokratie, Fachkräftemangel, hohe Steuern und eine niedrige Arbeitsproduktivität. Im Abtransport von Waren behindert ein marodes Verkehrsnetz (nur die Hälfte der gerade einmal zu zwölf Prozent asphaltierten Straßen ist in einem akzeptablen Zustand). Die Zufahrten zu den Terminals sind unzureichend, Lkw-Staus bis zu 30 Kilometer Länge keine Seltenheit.

1 Million TEU auf der Nordrange im Umlauf

Deutschland ist mit 22,37 Milliarden Euro bislang auf Platz sechs als Außenhandelspartner mit Brasilien hinter China (55,35 Milliarden Euro), den USA, Argentinien, den Niederlanden und Japan. Deutschland exportiert besonders chemische Erzeugnisse sowie Maschinen, impor-

tiert werden vor allem Maschengüter wie Erze.

Das derzeitige Umschlagspotenzial im Containerverkehr auf der Nordrange liegt bei 1 Million TEU. Davon werden am meisten über Antwerpen (370.000 TEU) umgeschlagen, Rotterdam und Hamburg liegen etwa gleich auf, in Bremerhaven werden etwa 140.000 TEU bewegt. Die Container sind auf insgesamt 43 Schiffe in sechs Liniendiensten mit Stellplatzkapazitäten zwischen 850 (Grimaldi) und 8.700 TEU (Hamburg Süd) verteilt. Für die 12.000 Seemeilen beträgt die Rundreisedauer zwischen sechs und sieben Wochen.

Die Wirtschaft hat Brasilien längst entdeckt. 2011 wurden dort knapp 43 Milliarden Euro von ausländischen Firmen investiert, nur in China und den USA waren es mehr. Vor allem die Metallindustrie, Unternehmen im Bereich des Abbaus mineralischer Metalle sowie die Öl- und Gasförderer waren präsent. Zudem ist Brasilien bereits jetzt viertgrößter Autoproduzent der Welt.

Noch viel Potenzial für deutsche Firmen

Für deutsche Firmen sieht die HHM-Studie erhebliches Potenzial. Derzeit baut Brasilien sein Schienennetz aus. Bis 2025 werden fast 20 Milliarden Euro investiert, Antriebstechnik, Schienenfahrzeuge und Elektrik hierfür benötigt. Zudem sei das Land prädestiniert für Elektroautos. Allerdings müssen qua lege ausländische Firmen eine Tochterfirma im Land gründen, um hier tätig zu

werden. Das HHM empfiehlt eine AG oder GmbH.

Die Studie rät dem Hamburger Senat, über eine Städtepartnerschaft mit Sao Paulo oder Rio de Janeiro nachzudenken. Neben der Fußball-Weltmeisterschaft im kommenden Jahr werden dort auch 2016 die Olympischen Spiele ausgetragen, was einen weiteren Schub geben dürfte. Das HHM will die neue Repräsentanz nutzen, um in dem schnell wachsenden „Transport- und Logistikmarkt die Chance auf Beratungsbeziehungen und Beteiligungskonzepte für Hamburger Hafenexperten“ zu nutzen. Zudem könnten Kooperationsvereinbarungen mit den Häfen Santos oder Suape abgeschlossen

werden. An anderen wichtigen Logistikstandorten seien Beteiligungskonzepte zur Sicherstellung einer langfristigen Ladungsbindung zu prüfen.

Text: Matthias Soyka

Die HHM-Niederlassungen

- Berlin
- Dresden
- München
- Wien
- Prag
- Budapest
- Warschau
- St. Petersburg
- Mumbai
- Seoul
- Hongkong
- Shanghai

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

Dicke Dinger

STILL bringt zwei innovative Stapler auf den Markt

Der Hamburger Anbieter für Logistiklösungen, die STILL GmbH, hat zwei Nachfolgemodelle für seine RX 70-Modelle vorgestellt: Den RX 70 40/50 mit einer Hebekraft von bis zu fünf Tonnen und den RX 70-60/80, der bis zu acht Tonnen zur Hochstrecke bringt. Die beiden Gabelstapler rangieren damit eher in einem Nischenbereich, denn das Gros der weltweit gängigen Fahrzeuge rangiert im Bereich bis zwei Tonnen.

Bei der Neuentwicklung setzte STILL auf eine Kombination aus leistungsstarken Verbrennungsmotoren und einem dieselelektrischem Antrieb, der für eine besonders feinfühligere Steuerung sorgt. Das Traditionsunternehmen spricht von einer einzigartigen Kombination von Kraft, Präzision, Ergonomie, Kompaktheit und Sicherheit. Ein Clou ist dabei die Antriebssteuerung über das Gaspedal. Wird es losgelassen, bremst der Stapler sofort ab.



Fotos: Still



Gute Aussicht

Die neuen RX 70-Modelle sind wahre Kraftpakete: Sie können bis zu acht Tonnen stemmen

Selbst der große RX 70-60/80 braucht mit seiner Breite von 1,60 Metern gerade einmal Gangbreiten von fünf Metern und gilt damit als eines der wendigsten Fahrzeuge seiner Klasse. Der kleinere Bruder misst nur 1,40 Meter Breite. Auch

bei der Konzeption der Fahrerkabine war STILL innovativ und versetzte sie seitlich nach links, um durch die großen Glasflächen einen möglichst freien Blick nach vorne zu gewährleisten.

Auch im Bereich Umwelt setzt die neue Ge-

neration Bestmarken. Es werden bei Stundenverbräuchen unter vier Litern nicht nur die gesetzlichen Abgasgrenzwerte deutlich unterschritten, sondern durch den Einsatz von Oxydationskatalysatoren und Rußpartikelfiltern reduziert sich

auch der Ausstoß von Stickoxiden um 50 Prozent, von Rußpartikeln sogar um 97 Prozent. Die Wartungsintervalle wurden zudem auf alle 1.000 Betriebsstunden erhöht. Damit ist ein Werkstattaufenthalt bei Normalbetrieb nur einmal im Jahr notwendig. Die Preise für die neuen Modelle liegen je nach Ausstattung zwischen 50.000 und 200.000 Euro.

Rund 1,2 Milliarden
Euro Umsatz

Das 1920 gegründete Unternehmen ist mittlerweile an 199 Standorten weltweit vertreten, 14-mal davon in Deutschland. Insgesamt beschäftigt STILL über 7.000 Mitar-

beiter, die einen Umsatz von rund 1,2 Milliarden Euro erwirtschafteten. Zur STILL-Gruppe gehören nunmehr 20 Tochtergesellschaften. Kerngeschäft ist die Produktion von Gabelstaplern. Ein weiteres Geschäftsfeld stellt aber auch die Entwicklung von ganzen Lagersystemen dar, angefangen von Hochregallagern bis hin zur kompletten IT-Steuerung und Lagerverwaltung, die durch RFID-Chiptechnik auch vollautomatisch laufen kann. STILL gehört zusammen mit Linde zur Wiesbadener KION Group GmbH und ist im Bereich der Gabelstaplerherstellung mit einem Anteil von etwa einem Fünftel europäischer Marktführer.

Text: Holger Grabsch



Die Fahrerkabine ist nach links versetzt



Kleiner Drehkreis und wenig Verbrauch



Move Forward with Confidence

BUREAU VERITAS S.A.
Zweigniederlassung Hamburg
Marine Department

Veritaskai 1, 21079 Hamburg
Tel.: +49 40 23625-0
Fax: +49 40 23625-620
E-Mail: ger_ns@de.bureauveritas.com
www.bureauveritas.de
www.veristar.com



BUREAU
VERITAS

Marine | Industry | Inspection & Verification in service | Health, Safety & Environment
Construction | Certification | Government Services & International Trade



Rettung aus der Luft



Sicherheit durch Konvoifahrten



Soldaten der Mission „Atalanta“ nehmen Piraten gefangen

Fotos: EUNAVFOR Northwood

Kampf gegen Piraten wird globaler

Immer neue Gefahrenherde auf den Weltmeeren

Im vergangenen Jahr gab es 297 Piratenüberfälle. Im Golf von Aden scheint die Operation „Atalanta“ zwar Wirkung zu zeigen. 2012 gab es nur noch 36 Angriffe, fünf Schiffe wurden erfolgreich gekapert, wenn gleich keins mehr in der zweiten Jahreshälfte. Vier Schiffe, die „MV Albedo“ (seit 25. November 2010), die „MV Royal Grace“ (seit 2. März 2012), die „FV Naham 3“ (seit 26. März 2012) und die „MV Smyrni“ (seit 10. Mai 2012) mit insgesamt 108 Seeleuten sind aber noch in der Gewalt der kriminellen Banden. Das durchschnittliche Lösegeld pro Schiff liegt bei 3,8 Millionen Dollar. Doch auch andernorts, besonders vor Indonesien, Nigeria und Mali, daneben vor Indien und dem nördlichen Südamerika, wurde eine Vielzahl von Frachtern attackiert. Selbst im südlichen Mittelmeer wurden drei Angriffe registriert.

In diesem Jahr hat das International Maritime Bureau in Malaysia bereits 13 Vorfälle registriert. Im Golf von Aden waren sie erfolglos, vor Indien, Indonesien und Venezuela dagegen nicht. Zuletzt wurde der Tanker „Itri“ vor der Elfenbeinküste aufgebracht. Vor Westafrika verlaufen die Kaperungen zwar brutaler, jedoch beschränken sich die Räuber auf die Ausplünderung des Schiffes. Lösegeldforderungen wurden von dort bisher nicht erhoben. Das Bundeswirtschaftsministerium schätzt den volkswirtschaftlichen Schaden weltweit auf derzeit 6,6 bis 6,9 Milliarden Dollar (5,1 bis 5,3 Milliarden Euro). „Der Lösegeldanteil daran ist allerdings nicht der größte Posten“, heißt es auf eine Anfrage von „Stadt Land Hafen“ aus Berlin. „Viel mehr ins Gewicht fallen steigende

Spritkosten durch höhere Durchfahrts- geschwindigkeiten (37 Prozent) oder für Umwege (acht Prozent) sowie die Ausgaben für Sicherheit auf Schiffen (16 Prozent).

Afrika, Naher Osten und Philippinen weitere Risikozonen

Die Londoner Sicherheits-Beratungs- gesellschaft Control Risk hat bereits vor zwei Jahren eine Karte mit den weltweiten Bedrohungsherden auf- gestellt, die an ihrer Aktualität nichts verloren hat. Danach könnte es durch- aus zu einem Wechsel des Fokus der Angriffe kommen. Denn nicht nur der Golf von Aden wird als extrem gefährdet aufgeführt, sondern auch weite Teile Nord- und Zentralafrikas, des Nahen Ostens, Südwestasiens,

Ost-Indonesiens und Papua-Neu- guineas und sogar Mexikos. Ziele, so sind sich die Experten einig, seien zunehmend auch Anlagen und Transportmittel für die Energiever- sorgung, vornehmlich Öl und Gas.

„Das Entführen von Schiffen ist nicht mehr in der Hand von ein paar verzweifelten Fischern vor Soma- lia“, erklärt Till Doellerdt, Gründer der BAE Maritime Security Servi- ces GmbH. Von derart romantischen Vorstellungen könne man sich ge- trost verabschieden. „Mittlerweile ist das ein hoch organisierter, schwer krimineller Wirtschaftszweig mit Geldgebern aus Großbritannien und den USA.“ Die Angreifer seien mitt- lerdings technisch sehr gut ausgestat- tet und bestens über die Routen der Schiffe informiert.



Till Doellerdt mit seinem Arbeitsgerät



Blick auf die weltweite Bedrohungslage

Zudem sei das Risiko bei unbewach- ten Schiffen relativ gering. Selbst wenn man erwischt wird. In dem bis- her einzigen Prozess gegen Piraten auf bundesdeutschem Boden wurden zehn somalische Seeräuber wegen der Entführung des Containerfrach- ters „Taipan“ zu Freiheitsstrafen zwis- chen lediglich zwei und sieben Jah- ren verurteilt.

Wirtschaftsministerium erarbeitet neues Gesetz

Bislang waren fast nur ausländische Sicherheitskräfte an Bord von Han- delsschiffen. Etliche deutsche Ree- der, die die derzeit noch herrschen- de rechtliche Grauzone fürchteten, flaggten ihre Schiffe auf andere Staa- ten um, damit sie private Sicherheits- dienste an Bord nehmen durften. Seit einem dreiviertel Jahr arbeitet jedoch die Bundesregierung unter Federfüh- rung des Bundeswirtschaftsministe- riums an einem Gesetzentwurf zur Änderung der Gewerbeordnung (§ 31 Absatz 4), die künftig private Sicher- heitsdienste auf hoher See zulässt. Die Bekämpfung der Piraterie sei eine wichtige Aufgabe und müsse durch ein Bündel von Maßnahmen erfolgen, heißt es in dem Diskussionsentwurf. „Eine wichtige Ergänzung dieser Maßnahmen kann die Beauftragung von Bewachungsunternehmen sein.

Bislang wurde noch kein Schiff, das bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord hatte, erfolgreich gekapert.“

Für die Zulassung könnte das Bun- desamt für Wirtschaft und Ausfuhr- kontrolle zuständig sein und von der Bundespolizei unterstützt werden. Dabei sollen „nur zuverlässige und qualifizierte Sicherheitskräfte“ zum Einsatz kommen. Das Bundesamt soll auf seiner Webseite regelmäßig eine Liste der zugelassenen Bewachungs- unternehmen aktualisieren. Anfang März ist hierzu eine Anhörung der Verbände geplant.

Das gesamte Team durchlief die Zulassung

Die umfangreichen Auflagen, die bei der Zulassung Voraussetzung sind, hat Doellerdt mit seinem aus dem Ausland kommenden Team bereits durchlaufen. Auch wenn die Geneh- migung seitens der Innenbehörde nur vorläufig ist, dürfte die dauerhafte Zertifizierung durch das Bundesamt nur Formsache sein. Doellerdt gilt als absoluter Experte. Er ist seit zwei Jahren Berater der von Blohm + Voss, STG und dem VDI gegründeten Ar-beitsgruppe zum Thema „S.O.S Security on Ships“ auf Super-Yachten und Handelsschiffen für die Bereiche modulare ballistische Lösungen und maritime Sicherheitsdienstleistungen und organisiert auch den Fachbereich Piraterie auf der 2. Fachkonferenz „Security on Ships“ am 5. Juni in Hamburg.

Für ihn steht außer Frage, dass der private Schutz auf Schiffen enorm an Bedeutung gewinnen wird. Experten rechnen mit einer Verdreifachung des Aufwands auf über 30 Milliar- den Dollar pro Jahr. Derzeit belaufen sich die Kosten pro Mann und Tag zwischen 200 und 1.500 Dollar. Bil- lige Hilfstruppen seien laut Doellerdt jedoch kein ernsthafter Schutz. Man sollte sich genau überlegen, wem man sein Leben und das seiner Crew an- vertraut. „Je kürzer die Einsätze sind, umso teurer sind sie im Verhältnis“, rechnet Doellerdt vor. Sinnvoller seien dagegen mehrmonatige Enga- gements, womit seine Truppe, Män-

Überfälle im Golf von Aden:

Derzeit gekaperte Schiffe:	4
Gefangen gehaltene Geiseln	108
Angriffe 2013:	1
Verdächtige Vorfälle:	6
dabei gekaperte Schiffe:	0
verhinderte Angriffe:	0
Angriffe 2012:	36
Verdächtige Vorfälle:	71
dabei gekaperte Schiffe:	5
verhinderte Angriffe:	16
Angriffe 2011:	176
Verdächtige Vorfälle:	166
dabei gekaperte Schiffe:	25
verhinderte Angriffe:	28
Angriffe 2010:	174
Verdächtige Vorfälle:	99
dabei gekaperte Schiffe:	47
verhinderte Angriffe:	65
Angriffe 2009:	163
Verdächtige Vorfälle:	59
dabei gekaperte Schiffe:	46
verhinderte Angriffe:	14

ner zwischen Ende 20 und Mitte 40, keine Schwierigkeiten hätte. Jeder sei kampferprobt, teilweise im Irak und in Afghanistan, alle seien hoch deko- riert. Ihre Vita sei lückenlos von den deutschen Behörden gecheckt wor- den. Doellerdt fasst es schlicht zu- sammen: „Diesen Männern vertraue ich blind.“

Text: Matthias Soyka



Die Firmenzentrale in Hamburg

Festmacher bekommen Konkurrenz

Hans Oestmann gründet die Hamburg Lines Men



Fotos: Oestmann

Wenn's mal ein bisschen schneller gehen soll: Das Speedboot schafft bis zu 55 Meilen (knapp 100 km/h)

Die rund 10.000 Schiffsführer, die jährlich Deutschlands größten Hafen anlaufen, haben künftig die Qual der Wahl, wenn es darum geht, sicher an Land zu gehen. Bis Ende letzten Jahres war das Festmachergewerbe fest in der Hand der Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger, einer GmbH & Co. KG, die sich aus fünf Firmen mit insgesamt 90 Angestellten zusammensetzte. Dazu gehörte auch die Bootleute Altona Oestmann GmbH, die in dritter Generation seit zehn Jahren von Hans Oestmann gelenkt wurde. In Personalunion leitete Oestmann auch als Geschäftsführer die Arge. Doch dann änderten sich bei zwei der Mitgliedsbetriebe die Eigentumsverhältnisse und damit auch die Vorstellungen, wie die Arge künftig ausgerichtet sein sollte. Oestmann wurde als Geschäftsführer abgesetzt und sollte sich ganz um die Geschäftsführung der Schleppreederei Lütgens & Reimers GmbH & Co. KG kümmern, die er seit 2010 ebenfalls innehatte. Dies entsprach jedoch nicht seinen Vorstellungen und er machte Anfang dieses Jahres kurzerhand deshalb ein neues, eigenes Unternehmen auf: Die Hamburg Lines Men GmbH.



Foto: SLH

Die Mooringcars sind funkelneue

„Ich wollte die Vielfalt im Hafen erhalten und keine Monopolbildung und die Familientradition als eigenständiger Unternehmer in nun dritter Generation fortsetzen. Mit 40 Jahren fange ich jetzt noch einmal ganz neu an“, berichtet der Blankeneser. Mit Mitarbeitern, die zum Großteil einst in seiner alten Firma gelernt hatten, und zum Teil ganz neuem Equipment ist er an den Start gegangen. Im Verbund mit einem weiteren Festmacherunternehmen sind insgesamt

35 Mitarbeiter und sechs Mooringcars, so heißen die Winschenwagen, in Form von Mercedes Sprintern im Einsatz.

Taue können mehrere 100 Kilo wiegen

Mit ihnen werden die an den Schweißleinen befestigten Taue der Schiffe an Land gezogen. Bei den großen Schiffen kann eines der armdicken Taue schnell mehrere 100 Kilo wiegen. Die Winden haben eine Zugkraft von 1,5 Ton-

nen. Das Festmachen an Land ist meist in 30 bis 60 Minuten erledigt.

Deutlich schwieriger wird es, wenn Schiffe wie Tanker und Bulker nicht an der Kaikante sondern mitten im Wasser anlegen. Dann müssen die Leinen von Booten aus um Dalben gelegt werden. Neben vier Vor-Leinen am Bug und vier Achter-Leinen am Heck sind es je zwei Springs, die Diagonal von der Mitte aus angebracht werden müssen. Vier Boote stehen Oestmann für diese Königsdisziplin zur Verfügung. Das Manövrieren rund um ein noch nicht gesichertes Schiff in dem viel befahrenen Fluss ist äußerst schwierig: „Die hohe Kunst der Schiffsführung betreiben die Festmacher“, umschreibt er es. Sie seien wie Ballerinas, da sie auf engstem Raum und unruhigem Wasser manövrieren müssten. Bis zu zwei Stunden kann ein Anlegemanöver vom Wasser aus schon dauern.

Im Frühjahr zieht zudem der Schiffsmeldedienst in seinen Firmensitz direkt neben dem CT Tollerort. Der Bau, den seine Firma 2005 errichten ließ, erinnert an eine Sternwarte. Auf einem Quarder sitzt eine Kuppel, in der Oestmann sein Büro



Foto: SLH

Hans Oestmann, Geschäftsführer

hat. Durch den Schiffsmeldedienst, an dem der gelernte Meeresbiologe eine Beteiligung erworben hat, erhofft sich Oestmann einen ständigen Überblick über die Schiffsankünfte sowie eine leistungsfähige Disposition. Denn sein Team muss 24 Stunden an sieben Tagen der Woche parat stehen

Slipanlage und eigene Bootshalle im Haus

Von seinem Büro aus kann Oestmann alle wichtigen Bereiche des Hafens überblicken: Die vier Container-Terminals ebenso wie den HANSAPORT, die ADM Ölmühle und die Köhlbrandbrücke. Das Grundstück direkt am Köhlbrand verfügt auch über eine eigene Slipanlage, mit der die Boote an Land geholt werden können. Denn im Unterbau ist eine Bootshalle mit Werkstatt untergebracht, in denen Schäden behoben werden können. Es komme hin und wieder schon einmal vor, dass sich ein Tau in der Schiffsschraube verfange. Das könne so schnell behoben werden.

Die alte „Moni“ liefert Frachtern Nachschub

Derzeit befindet sich auch ein Oldtimer in der Halle: Es handelt sich um ein in den 60er Jahren bei der Felzwerft erbautes Schiff, das Oestmanns Großvater einst geordert hatte und zuletzt in Bremen im Einsatz war. Per Zufall wurde Oestmann darauf aufmerksam und kaufte es zurück. Nun erhält es eine Komplettüberholung mit neuem Motor, Getriebe und Führerhaus.



Nebenerwerb: Nachschubversorgung mit der „Moni“

Ganznebenbei ist Oestmann auch unter die Spediteure gegangen. Mit der „Moni“, einem 16 Meter langen Motortüterschiff, beliefert er Frachter, die nur über eine Gangway mit dem Land verbunden sind und größere Mengen Proviant oder Ersatzteile benötigen. Bis zu 20 Tonnen kann der Veteran (Baujahr 1906) bewegen.

Und wenn's mal schneller gehen soll, steigt Oestmann in sein Speedboot, für das er eine Sondergenehmigung hat. Das gut neun Meter lange Schlauchboot bringt es auf 55 Seemeilen Speed und kann so auch eilige Aufträge bearbeiten, wenn die Straßen wieder einmal verstopft sind.

Text: Matthias Soyka

FURUNO

NEU!

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 training@furuno.de

Vertrauen ist gut – Kontrolle ist besser

Das gilt auch im Arbeits- und Straßenverkehrsrecht



Der BMW 520d ist einer der beliebtesten Dienstwagen, für deren Fahrer aber Firmenchefs wenig bekannte Kontrollpflichten haben

Der Urvater des Arbeiter und Bauernstaates, Wladimir Iljitsch Lenin, pflegte einst zu sagen: „Vertrauen ist gut – Kontrolle ist besser.“ Er mag in vielem falsch gelegen haben, hier jedoch nicht. Denn dieser Satz gilt auch in vielen Bereichen des Arbeits- und Straßenverkehrsrechts, insbesondere für Arbeitgeber ist er von besonderer Relevanz. Denn die Überlassung von Dienstwagen an Arbeitnehmer birgt erhebliche Risiken.

In den letzten Jahren hat sich diese als zusätzlicher Bestandteil der Vergütung immer weiter verbreitet. Dabei erfolgt die Überlassung von Dienstwagen häufig auch zur längerfristigen Bindung von Arbeitnehmern. In Anbetracht von moderaten Leasingraten und der durch Dienstwagen möglichen Außendarstellung eines Unternehmens, wie etwa durch Werbung an Fahrzeugen, ist eine Zu-

nahme von Dienstwagen festzustellen.

Dienstwagen längst nicht mehr nur für Vorstände

Profitierte ursprünglich die oberste Führungsetage, etwa Vorstände und Geschäftsführer, von der Überlassung eines Dienstwagens, ist dies heute in vielen Firmen auch für viele Arbeitnehmer ein willkommener Vergütungszuwachs. Vie-

le Arbeitsverträge regeln daher die Überlassung von Dienstwagen. Teilweise wird in Arbeitsverträgen auf separate Kfz-Überlassungsverträge verwiesen. Aus diesen Verträgen ergeben sich dann mehr oder weniger umfangreich geregelte Rechte und Pflichten für den dienstwagenberechtigten Arbeitnehmer. Gegen eine solche Praxis ist rechtlich nichts einzuwenden. Allerdings über-

sehen viele Arbeitgeber die Regelung des § 21 des Straßenverkehrsgesetzes StVG. Dort heißt es ist in Absatz 1 Nr. 2:

Mit Freiheitsstrafe bis zum einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer als Halter eines Kraftfahrzeuges anordnet oder zulässt, dass jemand das Fahrzeug führt, der die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder dem das Führen des Fahrzeuges

nach § 44 des Strafgesetzbuches oder nach § 25 dieses Gesetzes verboten ist.

Aus dieser Regelung ergibt sich ein erhebliches Haftungspotential für den Arbeitgeber als Halter des dem Arbeitnehmer zur Verfügung gestellten Dienstwagens. Denn danach ist es Sache des Arbeitgebers als Halter des Fahrzeuges, eine Überprüfung der Fahrerlaubnis des Arbeitnehmers vorzunehmen, wenn das Dienstfahrzeug an diesen überlassen wird.

Arbeitgeber haftet für Arbeitnehmer

Beachtet der Arbeitgeber diese Regelung nicht, kann dies erhebliche strafrechtliche Folgen für den Arbeitgeber haben. Zur Vermeidung einer Strafbarkeit sind verschiedene Kriterien zu beachten:

1. Nach ständiger Rechtsprechung muss der Arbeitgeber die Überprüfung der Fahrerlaubnis durch Vorlage des Originals des Führerscheins durch den Arbeitnehmer vornehmen. Eine vom Arbeitnehmer vorgelegte Kopie des Führerscheins ist nicht ausreichend.

2. Dies sollte mindestens zwei- bis dreimal im Jahr erfolgen. Zur Dokumentation und zur Entlastung in einem etwaigen Ermittlungsverfahren gegen den Arbeitgeber, sollte der Arbeitgeber den Führerschein des Arbeitnehmers bei jeder Kontrolle kopieren und die Kopie mit dem aktuellen Datum der Überprüfung und dem Namen der Person, die Einsicht in das Original des

Führerscheins genommen hat, zur Personalakte des Arbeitnehmers nehmen.

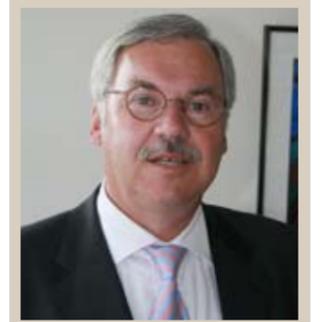
3. Der Arbeitgeber hat sich nicht nur von der Echtheit des Original-Führerscheins zu überzeugen. Er hat in diesem Zusammenhang auch zu beachten, ob vielleicht auch Einschränkungen hinsichtlich des Umfangs der erteilten Fahrerlaubnis vorliegen. So befinden sich in vielen Führerscheinen Hinweise, dass der Lenker des Fahrzeuges nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe fahren darf. Auch dies muss arbeitgeberseitig beachtet werden. Führt ein mit Zusatzvermerk „gilt nur für Automatikgetriebe“ legitimierter Arbeitnehmer unberechtigt ein manuell geschaltetes Fahrzeug, ist der Tatbestand des § 21 Absatz 1 Satz 2 StVG ebenfalls erfüllt.

4. Vermerke hinsichtlich einer eventuellen Verpflichtung zum Tragen einer Brille müssen ebenfalls ernst genommen werden. Ein arbeitgeberseitiger Verstoß gegen eine solche Pflicht zur Überprüfung wirkt sich allerdings nur als Ordnungswidrigkeit aus.

5. Im Rahmen der Einsichtnahme in den Führerschein ist ferner festzustellen, ob der Arbeitnehmer über die erforderliche Fahrerlaubnisklasse verfügt. Im Laufe der Zeit ist die Aufteilung der Fahrzeugklassen verändert worden, so dass es teilweise bereits schwierig sein kann, die erforderliche Fahrerlaubnisklasse zu ermitteln. Dies gilt insbesondere bei der Überlassung von Fahrzeugen mit Anhängern im gewerblichen Bereich.



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Andreas Wiechmann,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

6. Schließlich wird davon abgeraten, ausländische Führerscheine, auch wenn diese in EU-Ländern ausgestellt worden sind, als Legitimation zum Fahren des Dienstwagens als geeignet anzusehen. Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie bestätigt zwar die gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen und das Wohnsitzprinzip, was bedeutet, dass nur der ausstellende Staat über den Status des von ihm ausgestellten EU-Führerscheins entscheiden darf. Allerdings ergibt sich aus Artikel 13 Absatz 2 dieser Richtlinie, dass eine vor dem 19. Januar 2013 erteilte Fahrerlaubnis aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden darf. Ein vernünftiger Arbeitgeber sollte sich allerdings auf den Standpunkt stellen, das Fahrzeug nur einem Arbeitnehmer zu übergeben, der über einen in Deutschland ausgestellten Führerschein verfügt. Im Zweifelsfall kann die zuständige Behörde gefragt werden, ob ein vom Arbeitnehmer vorgelegter ausländischer Führerschein geeignet ist, ein Fahrzeug im deutschen Straßenverkehr zu führen.

Arbeitgebern wird daher dringend empfohlen, in regelmäßigen Abständen die Originale der Führerscheine ihrer dienstwagenberechtigten Arbeitnehmer zu überprüfen.

Regelmäßige Prüfung dokumentieren

Gleiches gilt bei einer Überlassung von Fahrzeugen im gewerblichen Bereich, etwa für Fahrten zur Baustelle oder bei sonstigen betrieblich veranlassenen Fahrten mit Fahrzeugen des Arbeitgebers. Unterlässt ein Arbeitgeber diese Kontrollen oder werden durchgeführte Kontrollen nicht beweisbar dokumentiert, können dem Arbeitgeber erhebliche Strafen drohen. In jedem Fall sollte in Kfz-Überlassungsverträgen die Verpflichtung des Arbeitnehmers vereinbart werden, den Arbeitgeber im Falle eines Führerscheinverlustes unverzüglich zu unterrichten.

Text: Thomas Schneider,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

Andreas Wiechmann,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de

Wo Werte noch gelebt werden

In „Cölln's Restaurant“ speiste einst schon Bismarck

Der klassische Hanseat liebt besonders seine Herkunft und ist mit Recht stolz auf seine Stadt und ihre Institutionen. Eine solche wahrhaft berühmte Lokalität, der man nicht einfach einen Besuch abstattet, sondern diesem Ort mit Würde und Respekt begegnet, ist „Cölln's Restaurant“ in der Hamburger-Altstadt.

Der historische Kern der Millionenmetropole hat im Laufe der Jahrhunderte viele Veränderungen mitmachen müssen. So haben Brände, Kriege und letztendlich der Modernisierungswahn in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts deutlich ihre Spuren hinterlassen. Doch eine Institution ist in den vergangenen über 175 Jahren ein Fels in der Brandung geblieben – die älteste Austernstube nicht nur der Hansestadt, sondern ganz Deutschlands.

Viele Gesichter hat das Cölln's in den Jahrzehnten seines Bestehens gesehen, und wenn die außergewöhnlichen Räumlichkeiten sprechen könnten, würden sie uns verraten, dass vom Deutschen Kaiser, Reichskanzler Bismarck, über den letzten russischen Zaren bis hin zu Legenden wie Hans Albers und den größten Persönlichkeiten unserer Zeit alles, was Rang und guten Geschmack besitzt, bereits in den feinen Räumen diniert hat.

edelsten Hölzern vertäfelte Wände, kunstvoll gestaltete Decken, Kamine und prachtvolle, handgefertigte Segelschiffe, die von der Decke abgehängt sind, strahlen hanseatische Würde par excellence aus.

Die erlesene Küche hält mit dem Interieur mit

Als eines der allerersten Häuser am Platze bietet das Cölln's mitnichten nur Austern, sondern ist auch ein Garant für Hamburger Spezialitäten, feinsten Fisch und Meeresfrüchte aller Art. Aus den täglich frisch in der Hansestadt gekauften Waren und Zutaten zaubert die Küche so brillante Speisen wie Donegal Felsenaustern mit Cheddarbrot, gebackene Austern nach Johann Cölln oder den legendären halben Hummer „kalt“ serviert mit Ananas, grünem Spargel, Cocktailsauce und Baguette. Dem Namen nach durchaus bodenständiger, dennoch nicht weniger köstlich sind die original Glückstädter Matjesfilets auf gebuttertem Schwarzbrot, garniert mit Zwiebelringen oder ange-

ten und als Hauptgericht das „Surf and Turf“ vom Rinderfilet und der Riesengarnele mit Sauce Choron, grünem Spargel und gratinierten Kartoffelscheiben. An dieser Stelle muss in keinem Fall erwähnt werden, dass sowohl die Qualität der Speisen als auch deren Zubereitung seinesgleichen suchen. Allein das Fleisch ist außergewöhnlich und passt in Kombination grandios zur Riesengarnele. Das Dessert, dreierlei Mousse von der Schokolade mit Himbeermark und Früchten, ist eine Offenbarung für jeden, der perfekte Küche zu schätzen weiß.

Und um schlussendlich den Bogen zum Anfang wieder zu spannen, macht der Hamburger nicht viele Worte, dieser Tradition schließen wir uns hiermit gern an und schreiben nicht von den üppigen Preisen der Menüs oder Speisen. Wer das einzigartige Cölln's genießen möchte, weiß, dass Qualität und Stil sich nicht in Preise fassen lassen.

Text: Holger Grabsch

Cölln's Restaurant

Großer Brodschragen 1-5
20457 Hamburg
Tel.: 040 - 36 41 53
Fax : 040 - 37 22 01
coellns-restaurant@web.de

Öffnungszeiten:

Montag bis Freitag: 11-23 Uhr
Sonnabend: 17.30-23 Uhr

Historische Wandfliesen und viele separate Räume

Bereits das Gebäude im Brodschragen an sich versprüht Würde und Tradition, und der atemberaubende Eingangsbereich tut sein Übriges. Denn dieser ist mit vornehmsten historischen Wandfliesen aus der Glanzzeit des Jugendstils gestaltet und zeigt Motive von Austern und Fischernetzen aus dem Hause Villeroy & Boch. Alle Räumlichkeiten sind mit Antiquitäten eingerichtet. Die gerade mal 45 Sitzplätze im Erdgeschoß verteilen sich auf mehrere stilvoll eingerichtete Räume. Im Obergeschoß, in dem sich die größeren Räume befinden und jeder einzelne über einen klangvollen Namen verfügt, verschlägt es dem Gast die Sprache. Mit



Superb: Filet und Garnelen



Einmalig: Dreierlei Mousse



Die Höhe: Schiff an der Decke

Der beste Bond aller Zeiten

In „Skyfall“ hat der Superagent erstmals mit sich selbst zu kämpfen

50 Jahre James Bond im Kino! Die längste und nach Harry Potter zweierfolgreichste Filmreihe der Welt ist rechtzeitig zum Jubiläum endlich fortgesetzt worden, auch wenn es infolge der Insolvenz von MGM lange nicht danach aussah. Sam Mendes („American Beauty“) legt den längsten und profitabelsten Film der Reihe vor, der ohne Frage zu den Highlights des letzten Filmjahres und der Serie zu zählen ist



An den Falschen geraten: Silwa schwult Mr. Bond an

Peng! Die Kugel trifft Bond (Daniel Craig) zur Unzeit, nämlich mitten in einem Faustkampf auf dem Dach eines fahrenden Zuges, noch dazu abgefeuert von einer Kollegin auf Geheiß von M (Judy Dench). Den tiefen Sturz in einen türkischen Fluss kann eigentlich niemand überleben, also wird er für tot erklärt und sein Nachruf verfasst. Aber Bond lebt und kuriert seine Wunden mit namenlosen Frauen und viel Alkohol aus. Als jedoch beim MI6 ein Bombenanschlag das Leben von mehreren Kollegen fordert, meldet sich 007 zurück zum Dienst. Und obwohl er körperlich und mental eigentlich stark angeschlagen ist, wird er wieder in den aktiven Dienst aufgenommen.

Bald trifft Bond auf den für den Anschlag verantwortlichen Terroristen Sil-

wa (Javier Bardem). Der war ebenfalls einmal MI6-Agent und hat mit M noch eine Rechnung offen...

Rückkehr zur radikalen Runderneuerung

Mit „Casino Royale“, in dem Daniel Craig erstmals in die Rolle des legendären Agenten schlüpfte, begann eine radikale Runderneuerung der Filmreihe. Diesem fulminanten Einstand folgte der mehr oder weniger misslungene „Ein Quantum Trost“, der niemanden wirklich zufrieden stellte. Mit „Skyfall“ wird aber wieder an das hohe Niveau des ersten Craig-Bonds angeknüpft. Das liegt in erster Linie daran, dass in Zuge der Geschichte nicht nur das eine oder andere Logikloch auftaucht, sondern dass ein markanter Story-Twist aus „The Dark

Knight“ (Silwas freiwillige Gefangenschaft) abgekupfert ist.

Gleichwohl macht „Skyfall“ als Film eine exzellente Figur, kann er doch mit tollen Schauspielern in Topform und hübschen Schauplätzen glänzen. Insbesondere Javier Bardem liefert als Schurke eine irre Show ab, und Judy Dench gibt eine herrlich knorrige Abschiedsvorstellung. Die Geschichte beschreibt eigentlich eine Familienfehde, in der sich zwei Söhne – der verlorene und der verkommene um die Mutter prügeln. Konsequenterweise findet das Finale in Bonds schottischem Elterhaus, Gutskyfall, statt. Ganz nebenbei wird die Reihe wieder in vertraute Bahnen gelenkt. Am Ende des Films sind alle Zutaten, für die die Reihe bekannt ist und derer man sich in „Casino Royale“ entledigt hatte, wieder vorhanden, allen voran ein junger „Q“.

Die Geschichte beschreibt eigentlich eine Familienfehde, in der sich zwei Söhne – der verlorene und der verkommene um die Mutter prügeln. Konsequenterweise findet das Finale in Bonds schottischem Elterhaus, Gutskyfall, statt. Ganz nebenbei wird die Reihe wieder in vertraute Bahnen gelenkt. Am Ende des Films sind alle Zutaten, für die die Reihe bekannt ist und derer man sich in „Casino Royale“ entledigt hatte, wieder vorhanden, allen voran ein junger „Q“.

Fünf Oscar-Nominierungen als verdienter Lohn

„Skyfall“ ist toll fotografiert, wartet mit einem klasse Titelsong und schönem Soundtrack auf. Fünf Oscar-Nominierungen sind der Lohn dafür, und wenn auch die Oscars zum Redaktionsschluss noch nicht

vergeben worden sind, dürfte es mit dem Teufel zugehen, wenn nicht wenigstens der von Adele gesungene Titelsong die Trophäe erhalten sollte. Und wenn nicht, dürfen sich alle Beteiligten über Platz 7 auf der Liste der finanziell erfolgreichsten Filme freuen, Tendenz steigend.

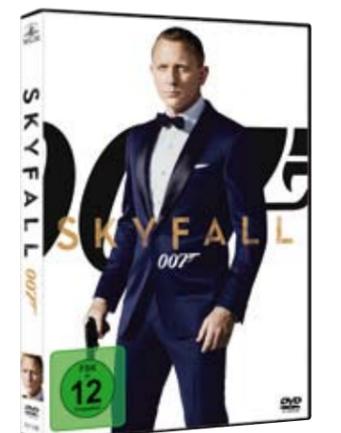
Text: Martin Soyka



Pickelface: Der neue Q



In Gefahr: M



Ab 1. März im Verkauf

Staatliche Handelsschule:



Der Nautische Verein zu Hamburg e.V., der Verein Hamburger Rheder r.V. und die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffagenten e.V. zeichneten die jeweils besten Absolventen der Staatlichen Handelsschule

Berliner Tor, die knapp zwei Drittel aller Schiffsfahrtskaufleute ausbilden, mit einer Goldmünze aus. Bastian Schaeper (Deutsche Afrika Linien) war bester Absolvent im Bereich Linie, Bettina Iwersen (Jacob Tankerschiffahrt) war Prüfungsbeste im Bereich Tramp.

HOYER-Gruppe:

Ingo Wiese hat die Leitung der Sparte Techlog bei HOYER übernommen. Der 43-jährige war zuvor als Chef-Controller für die Sparte Chemilog des international aktiven Logistik-Dienstleisters mit Hauptsitz in Hamburg verantwortlich. Wiese ist bereits mehrere Jahre in

verschiedenen leitenden Funktionen für die HOYER-Gruppe aktiv. Der ausgewiesene Logistikexperte will den Bereich Supply Chain Solutions (SCS) weiter ausbauen. Die Angebotspalette reicht dabei von der Kontrakt- und Werklogistik über die Abfüllung, die Lagerung und den Umschlag von Flüssiggütern bis hin zum neutralen Logistikconsulting. Die technischen Dienstleistungen innerhalb der Sparte Techlog umfassen Werkstatt-, Reinigungs- und Depotleistungen für ISO- und IBC-Container unter der Marke cotac. Niederlassungen bestehen in Deutschland, Frankreich, Belgien und den Niederlanden.

Trauer um Jochen Sachse:



Der Marinemaler, Jochen Sachse, starb nach kurzer Krankheit im Alter von 82 Jahren. In rund 60 Jahren hatte er über 400 Bleistift- und Federzeichnungen und Gouachen (wasserlösliche Farbbilder) als Auftragsarbeiten abseits seines Ingenieursberufs in unterschiedlichen maritimen Firmen erstellt. Mit ihren teilweise dramatischen

Wolken-, Licht- und Seegangsdarstellungen vermitteln seine Werke die vielen Seeleuten vertrauten Stimmungen, Sehnsüchte und das Fernweh ohne übertriebene verklärende Romantik, die er selbst auf über 30 Überseereisen verspürte. Eines seiner bekanntesten Bilder ist die „Cap San Diego“, wovon auch Drucke an Bord des Hamburger Traditionsschiffes verkauft werden.

Elmar Hertzog und Partner:



Neuer Regionalleiter Mitte, die Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland umfasst, ist der Diplom-Kaufmann

Harald Rosellen. Der studierte Betriebswirt Rosellen (Jahrgang 1967) begann 1997 seine berufliche Laufbahn als Vertriebsrepräsentant bei DHL Worldwide Express in Köln. Nach weiteren Stationen im Projektmanagement, in der Logistikberatung und als Geschäftsfeldleiter Transportmanagement bei DHL Fulfilment wechselte er 2007 als Business Development Manager Contract Logistics zu UPS Supply Chain Solutions nach Kelsterbach.

EUROGATE hält Gesamtergebnis

Bremen – Deutschlands größter Terminalbetreiber EUROGATE schlug 2012 europaweit 13,3 Millionen TEU um und blieb damit insgesamt auf Vorjahresniveau. Doch die Bilanz ist sehr unterschiedlich. In Bremerhaven wurden insgesamt 6,1 Millionen TEU umgeschlagen, 3,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Während die Auswirkungen der Reederei-Krise in Bremerhaven weniger zu spüren waren, beeinflussten die Umstrukturierungen und Rationalisierungen der Container-Liniendienste die Mengenentwicklung in Hamburg deutlich, so das Unternehmen. Die schwierige wirtschaftliche Situation der Reedereien habe sich hier besonders bemerkbar gemacht. So wurden mit 1,8 Millionen TEU zwölf Prozent weniger als im Vorjahr umgeschlagen. In Spitzenzeiten wie 2008 lag das Ergebnis noch bei 2,7 Millionen TEU. Dagegen war die Entwicklung der italienischen Terminalgruppe mit einer Umschlagssteigerung von 7,3 Prozent über den Erwartungen erfreulich. An den neuen Terminals in Wilhelmshaven (26.000 TEU) und Ust-Luga (11.000 TEU) wurden bislang nur wenige Boxen umgeschlagen.

Röhlig wächst weiter zweitstellig

Bremen – Das inhabergeführte Logistikunternehmen Röhlig erzielte 2012 einen Rohertrag von 110 Millionen Euro im Konzern und 161 Millionen Euro in der Gruppe. Mit einer Steigerung um 14 Prozent erreichte das Unternehmen zum dritten Mal in Folge ein zweitstelliges Wachstumsplus. „Wir sind mit dieser dynamischen Entwicklung zufrieden, umso mehr, da der globale Containerverkehr in 2012

nur um vier Prozent gewachsen ist, der Luftfrachtmarkt war sogar rückläufig“, resümiert Inhaber Thomas W. Herwig. In nahezu allen Regionen konnte Röhlig sein Geschäftsvolumen erhöhen. Das größte Wachstum wurde wie bereits im Vorjahr in Amerika erzielt, was zum Teil auf Zukäufe in Nord- und Südamerika zurückzuführen ist. Sowohl im Röhlig-Konzern als auch in der Röhlig-Gruppe zeigt sich eine Verschiebung der Geschäftsanteile in Richtung außereuropäischer Regionen. Das EBIT blieb mit 14,3 Millionen Euro leicht hinter dem Wert des Vorjahres zurück, was einerseits auf die Rezession in Europa und andererseits auf Konsolidierungseffekte zurückzuführen ist.

104 Millionen Tonnen auf NOK transportiert



Kiel – Im vergangenen Jahr passierten 34.879 Schiffe mit einer BRZ von 166.134.880 den Nord-Ostsee-Kanal und transportierten insgesamt 104.038.533 Tonnen Güter. Das bedeutet im Vergleich zum Vorjahr bei der Anzahl der Schiffe eine Steigerung um rund vier Prozent, bei der BRZ einen Anstieg um 7,5 Prozent und bei der Ladung eine Steigerung von sechs Prozent. Es ist nach 2008 das zweitbeste Ergebnis in der über 100-jährigen Geschichte des NOKs. Die mittlere Bruttoreaumzahl betrug im vergangenen Jahr

4.773 BRZ. Das bedeutet einen Anstieg von gut drei Prozent gegenüber 2011 (4.618 BRZ) und eine Steigerung um 78 Prozent seit 2002 (2.686 BRZ). Das heißt: Das Schiffsgrößenwachstum auf dem NOK hält weiter an. Zum Vergleich: Vor zehn Jahren haben 38.500 Schiffe gerade einmal rund 64,6 Mio. Tonnen durch den Kanal gebracht, mit einer Gesamtbruttoreaumzahl (BRZ) von ca. 103.500.000.

Film über DAKOSY-Software im Internet

Hamburg – Die DAKOSY Datenkommunikationssystem AG hat einen Film über ihr Port Community System für den Hamburger Hafen gedreht. In dem 7:19 Minuten langen Streifen wird gezeigt, wie die Software die Transportprozesse aller in die Export-, Import- und Transitprozesse involvierten Unternehmen und Behörden ihre schnell und elektronisch unterstützt und abwickelt. Insgesamt vereint das Portal über 2.000 Unternehmen und Behörden. Der Videostream ist unter www.dakosy.de im Internet abrufbar.

Viertes Lotsenboot der HPA getauft

Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) hat ein neues Lotsenboot, die „Lotse 4“, getauft. Der knapp 18 Meter lange Neubau aus Aluminium wird als Lotsenversetzboot eingesetzt und verfügt u.a. über eine Flussradaranlage mit Radarpilot, GPS, AIS, Selbststeueranlage, Klimaanlage, zwei UKW-Funkanlagen sowie Echolot. Taufpatin war Cordula Ortman, Mitarbeiterin der Hafenlotsenbrüderschaft. Die Barkasse wurde von der Hermann Barthel GmbH in neun Monaten gebaut. Das 17,97 Meter lange und 4,82 Meter breite Schiff kostete rund 1,7 Millionen Euro.

IMPRESSUM

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

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

Druck:
PMI

Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

Onlineprogrammierung:
Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:
Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger. Hamburg, 2012
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

ISSN 2193-9454

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

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

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

Nächste Ausgabe:
26. März 2013

Redaktion:
Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Holger Grabsch
Martin Soyka
Thomas Schneider
Andreas Wiechmann

Fotos:
Peter Glaubitt

Erscheinungsweise:
Monatlich / zzgl. E-Mailservice





HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
GDYNIA



Porath Customs Agents

Wir finden für alles eine Lösung, überzeugen Sie sich selbst!
We find solutions for everything, see for yourself!

Porath Customs Agents bietet Ihnen professionelles Zollmanagement – seit mehr als 25 Jahren. Von Hamburg aus hat sich das Unternehmen zu einer der größten unabhängigen Zollagenturen in Deutschland entwickelt. Porath Customs Agents beschäftigt heute in Deutschland und Polen mehr als 40 Mitarbeiter: am Hauptsitz im Hamburger Seezollhafen, am Frankfurter Flughafen, in Bremerhaven sowie in Gdynia.

Zudem verfügt Porath Customs Agents über starke Partner in Belgien, den Niederlanden, Österreich, Italien, Portugal, der Schweiz und China.

Unsere Leistungen:

- Zollabfertigung
- Fiskalvertretung
- Zusatz-Services
- Zolllager Verwaltung
- Consulting
- IT-Schnittstellen
- Online-Kundenportal

Porath Customs Agents has been offering professional customs management – for more than 25 years. From Hamburg, the company has developed into one of the largest independent customs agencies in Germany.

Porath Customs Agents in Germany and Poland now employs more than 40 professionals at its headquarters in Hamburg Seezollhafen, at Frankfurt Airport, in Bremerhaven and in Gdynia.

In addition, Porath Customs Agents have excellent partners in Belgium, the Netherlands, Austria, Italy, Portugal, Switzerland and China.

Our services:

- Customs Clearance
- Fiscal Representation
- Additional Services
- Bonded Warehouse Administration
- Consulting
- IT Interfaces
- Online Customer Portal

**transport
logistic**

4.-7. Juni 2013, München
Halle B3, Stand 209/310



Kontakt/Contact:

Porath Customs Agents GmbH
Am Windhuk Kai 5 | 20457 Hamburg | Germany
Tel. +49 40 / 8000 50-500
E-Mail: customer.service@porath.com



www.facebook.com/customsagents
www.porath.com