

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Hier hakt's am NOK

Exklusive Bilder von den Defekten an der Schleusenammer



Die Torunterwagen laufen auf eigentlich auf Stahlschienen und öffnen die Schleuse seitlich wie einen Vorhang

Der Nord-Ostsee-Kanal war acht Tage dicht, das Entsetzen groß. Die meist befahrene Wasserstraße der Welt kaputt – und das im hochtechnisierten Deutschland. Es hagelte Kritik aus Politik, Verbänden und Wirtschaft auf das Bundesverkehrsministerium. Derweil keulten die Mitarbeiter des Wasser- und Schifffahrtsamts Brunsbüttel bei teilweise extremen Minustemperaturen, um wenigstens eine Schleusenammer wieder funktionsfähig zu machen.

Die Schäden an den beiden großen Kammern sind unterschiedlich. Die 100 Jahre alten Stahlschienen unter den 1.500 Tonnen schweren Toren in beiden Kammern sind verschlissen und teilweise gebrochen. Eine Neuverankerung in dem brüchigen Beton ist schwierig. 800 Bolzen müssen erst bei quasi null Sicht am Kanalboden gezogen werden. Zeitweise werden

die Tore auf Holzbohlen, die eigentlich zum Notöffnen an der Unterseite der Tore angebracht sind, über den Granitboden geschleift. Dies ist möglich, weil die Tore wie U-Boote Ballasttanks haben, in die Luft gepumpt werden kann. Die Tore schwimmen damit sogar. Derzeit wird zudem versucht, die Wagen an einem Tor mit Walzen zu versehen, die direkt

auf dem Betonboden anstatt auf den Schienen laufen sollen. Ob dies funktioniert, ist aber noch unklar.

Der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, Gunther Bonz, sieht in den Problemen am NOK ein Paradebeispiel für die chronische Unterfinanzierung der deutschen Infrastrukturpolitik. Jährlich fehlen dem Haushalt 4 Milliarden Euro. **Seite 4**

Unmut

Die Binnenhafen-Betreiber sind besorgt, dass ein Gutachten des Bundesverkehrsministeriums über Hinterland-Hubs Standorte benachteiligt. **S. 6**

Neuland

Die Hamburger Software-Schmiede DAKOSY hat ein Pilot-Projekt für die Warenabfertigung am Frankfurter Flughafen gestartet. **S. 8**

Ausweg

Der weltgrößte Schiffsmotorenhersteller MAN Diesel wartet auf Aufträge zur Umrüstung der Zwei- und Viertakter für ECA-Gebiete. **S. 14**

GROMEX
DichtungHaus





Liebe Leserinnen und Leser,

aus Schaden sollte man ja eigentlich klug werden. Ob das in der Politik auch so ist, erscheint angesichts der vielen negativen Beispiele der Vergangenheit zumindest als fraglich. Die Probe aufs Exempel könnte man nun mal wieder am Nord-Ostsee-Kanal antreten. Er ist nur eines der exklusivsten Beispiele dafür, was passiert, wenn man seine Infrastruktur verkommen lässt.

Der Bundesverkehrswegeplan, der rund 10 Milliarden Euro umfasst, ist jedes Jahr um 4 Milliarden Euro unterfinanziert. Das heißt: Wichtige Erhaltungsmaßnahmen, etwa wie Autobahnbrücken, können nicht finanziert werden. Ein Sanierungsstau ist unvermeidlich. Das Aufstocken des Verkehrsetats um diese Summe würde dagegen nicht einmal 1,5 Prozent des Gesamt-Bundeshaushalts umfassen.

Doch die Bundesregierung tut sich hier schwer. Dies ist für den Normalbürger umso unverständlicher, als dass andernorts mehrstellige Milliardenbeträge ohne großes Zögern bewilligt werden – etwa bei der Sanierung überschuldeter südeuropäischer Staaten. Wir sollten aufpassen, dass wir uns nicht kaputt sparen.

Bleiben sie großzügig.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



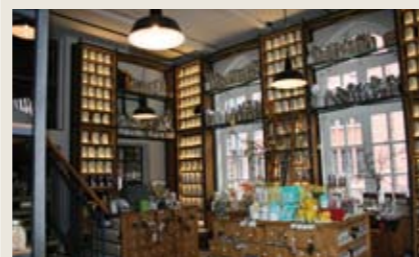
Aktuelles Seite
Wie unverlässlich ist der NOK? 4
Ärger um PLANCO-Gutachten 6
DAKOSY aus Rhein-Main 8



Wirtschaft Seite
Fünfmaster als Bulker 10
„Cap San Diego“ wieder fit 12
Alternativen für ECA-Gebiete 14
KLU zieht ins SAP-Gebäude 16



Recht & Geld Seite
Neue Frist bei Befristungen 18



Essen Seite
Wasserschloss 20



DVD Seite
Argo 21

Personal Seite
Veränderungen in Firmen 22

Impressum 22

Meldungen Seite
Wichtiges aus Stadt und Land 23

SPEDITIONS-ASSEKURANZ

Versicherungsmakler GmbH



**Ihr Expertenteam für
Spediteure und Frachtführer**

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherungen

Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH
Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt
Telefon: 0 41 65 - 8 10 31 • E-Mail: info@sped-ass.de
www.speditions-assekuranz.de





Die beiden großen Schleusenammern (rechts) sind defekt



Große Feeder passen nicht durch die kleinen Kammern



Gebrochene Stahlschienen vom Schleusengrund



Viele Teile sind nach 100 Jahren abgenutzt

Wie zuverlässig ist der NOK?

Sorgen um Imageverlust und Planbarkeit von Passagen durch den Kiel-Canal

Die zweite Märzwoche war für die maritime Wirtschaft extrem bitter. An der Schleuse zum Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel trat der Super-GAU ein: Beide Schleusentore waren defekt. Die meistbefahrene Wasserstraße der Welt (35.000 Schiffe pro Jahr) war für ein Drittel der Schiffe (über 125 Meter Länge), die zwei Drittel der jährlich 105 Millionen Tonnen Fracht transportieren, dicht. Das könne sich in den nächsten Jahren jederzeit wiederholen, erklärte der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), und löste damit in der maritimen Wirtschaft Entsetzen aus.

Diverse Betriebe, die vom Kiel-Canal abhängig sind, sehen sich herben wirtschaftlichen Einbußen gegenüber. Für Frank Schnabel, Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports, erscheinen die Äußerungen Ferlemanns schlimmer als die achttägige eingeschränkte Erreichbarkeit der beiden Hafenteile Ölhafen und Ostermoor, über die Konzerne wie Bayer, Total oder der Düngemittelhersteller Yara beliefert werden. Denn die Kunden erwarten planbare Lieferketten. Am schlimmsten trifft es gerade erst ein Schwerlasthafen eröffnet hat, der im Wesentlichen die Aufgabe haben soll, Großbauteile für die Offshore-Windkraft in die Nordsee zu verladen. Gerade hier gibt es wetterabhängige enge Zeitfenster. Fiele der NOK kurzfristig

aus, wäre ein Baustopp auf hoher See mit immensen Kosten die Folge. „Wir haben kein Verständnis für die Situation. Es wurde lange genug auf die Probleme hingewiesen“, so Schnabel. Man sei sehenden Auges in die Katastrophe gelaufen. Die Politik müsse deshalb alles tun, damit so ein Fall nicht noch einmal eintritt.

200 Millionen Euro Schaden in 2012

Konkret betroffen war auch die Raffinerie in Heide, die über den Brunsbütteler Ölhafen ihre Produkte exportiert. Statt dreier 11.000-Tonnen-Tanker musste das Unternehmen sechs halb so große Schiffe ordern. Die Mehrkosten belaufen sich auf über 100.000 Euro. „Über ein Jahr dauert das Hin und Her zum Schleusenbau

nun an - ohne Sicht auf ein Ende. Den Schaden tragen nun mittelständische Unternehmen wie wir, die wir auf eine funktionsfähige Schleuse in Brunsbüttel angewiesen sind. Die mangelnde Unterstützung aus dem Bundesverkehrsministerium kann einen da schon fassungslos machen“, ärgert sich Thomas Gerber, Geschäftsführer der Raffinerie Heide GmbH.

Den gesamtwirtschaftlichen Schaden durch die Mängel in der Infrastruktur am NOK bezifferte das schleswig-holsteinische Wirtschaftsministerium für das Jahr 2012 auf 200 Millionen Euro. Besonders hart hatte es die größte Hamburger Feeder-Reederei Unifeeder erwischt. 1.750 ihrer Schiffe, also im Schnitt fünf pro Tag, passieren den NOK im Jahr. Der Unifeeder-Deutsch-

land-Chef Timm Ulrich Niebergall zeigte sich tief enttäuscht über die Situation. Allein im vergangenen Jahr, als zeitweise nur eine große Schleusenammer funktionierte, musste sein Unternehmen durch Wartezeiten am NOK Einbußen in Höhe von über 10 Millionen Euro hinnehmen.

Frühere Information über Ausfälle gefordert

Niebergall sah auch die Planbarkeit der Passagen als wichtigstes Thema. „Wir müssen früher von den Behörden informiert werden, wenn eine Schließung droht. Nicht erst nach dem Auslaufen unserer Schiffe“, forderte er. Ferlemanns Äußerungen wertete er angesichts der anstehenden Wahlen einerseits als erfreulich ehrlich, andererseits auch als

„schockierend“. Schließlich sei nicht nur die Brunsbütteler Schleuse marode. Am anderen Ende in Kiel sehe es kaum besser aus. Da die neue, 5. Schleusenammer nicht vor 2021 fertig sei und dann erst die beiden alten Schleusenammern nachhaltig saniert würden, sei mit einem voll funktionsfähigen Kanal, sofern bis dahin die Levensauer Hochbrücke erneuert und weitere Begegnungsboxen im Ostteil geschaffen worden sind, nicht vor dem Jahr 2025 zu rechnen.

Sollte der Kanal tatsächlich wieder einmal komplett ausfallen und die Schiffe den Umweg um Skagen nehmen, drohen den Reedern massive Mehrkosten. Nach Berechnungen von „Stadt Land Hafen“ liegen diese je nach Schiffsgröße und Ziel zwischen 15.000 und 30.000 Dollar pro Tour. Sie summieren sich durch die Zeitcharter aufgrund der um 15 bis 20 Stunden längeren Fahrt, die Bunkerkosten für die zusätzliche Strecke und die Maximalgeschwindigkeit, die die Schiffe fahren, um die Verspätung möglichst gering zu halten, sowie die Überstunden an den Terminals abzüglich der Kanalgebühren. Ein Unterneh-

men wie Unifeeder dürfte somit allein in diesen acht Tagen rund 1 Million Euro Verlust erlitten haben.

Herbe Kritik im Haushaltsausschuss

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) eilte zwischenzeitlich an die Elbe, um den Schaden vor Ort zu inspizieren. In einer ersten Reaktion hatten sich er und SPD-Politiker wie Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig gegenseitig die Schuld an der Misere gegeben. Ramsauer sprach von den Folgen falscher SPD-Politik innerhalb von zehn Jahren an der Spitze des Verkehrsressorts. Umgekehrt warf die Opposition dem Minister Untätigkeit in seiner dreieinhalb-jährigen Amtszeit

vor. Zur Sitzung des Haushaltsausschusses, wo Mitte März der Etat um weitere 75 Millionen auf 375 Millionen Euro zur Sanierung des NOKs aufgestockt wurde, war Ramsauer nicht einmal erschienen, sondern hatte Ferlemann vorgeschickt. Dort hagelte es Kritik daran, dass seit einem Jahr die Ausschreibung für die neue Schleuse nicht erfolgt sei. Unverständnis erzeugte die Aussage Ferlemanns, dies sei nicht geschehen, weil die zusätzlichen Mittel noch nicht genehmigt seien. Das Bundesverkehrsministerium hatte zwischenzeitlich auch versucht, die Schuld beim mit der Planung beauftragten Ingenieurbüro zu suchen. Tatsächlich soll es aber innerhalb der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe unterschiedliche

Auffassungen über die Bauplanung gegeben haben.

In der Wirtschaft ist man sich jedoch einig: Schuldzuweisungen helfen niemandem. Auf die Probleme im NOK wurde bereits zu Zeiten der Kohl-Ära hingewiesen. Nun müssten alle daran arbeiten, den Karren aus dem Dreck zu ziehen. Niebergall formulierte es ganz klar: „Der NOK darf nicht zum Wahlkampfthema missbraucht werden.“ Der Ältermann der Kanallotsen, Michael Hartmann, schlug vor, für die nächsten fünf bis sieben Jahre 20 Millionen Euro für zusätzliches Personal und neue Geräte bereit zu stellen. Ramsauer sagte daraufhin zu, das Personal am Wasser- und Schiffsamt Brunsbüttel um elf Stellen zu erhöhen.

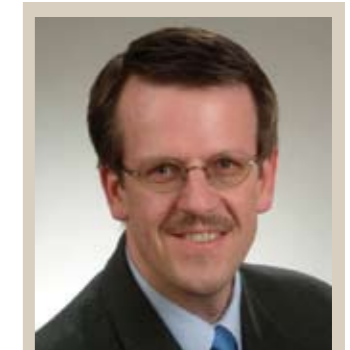
Text: Matthias Soyka



Timm Ulrich Niebergall, Unifeeder Deutschland



Peter Ramsauer (CSU), Bundesverkehrsminister



Frank Schnabel, Brunsbüttel Ports

Gutachten erzürnt Binnenhäfen

Auswahl von Hinterland-Hubs ein neuer Trick des Bundesverkehrsministeriums?



Foto: Duisport

Der Hafen von Duisburg könnte einer der großen Gewinner des Gutachtens sein

Die Arbeitsgemeinschaft der Häfen in Nordrhein-Westfalen (ARGE) und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) haben scharfe Kritik an einem Gutachten der Essener PLANCO Consulting GmbH geübt, das im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellt wurde. Während der Parlamentarische Staatssekretär im BMVBS, Enak Ferlemann (CDU), von dem „besten Gutachten, das er je gelesen“ habe, sprach, bemängelte der Vorsitzende der ARGE und Hammer Hafenchef, Friedrich Weege, dass in dem Gutachten noch nicht einmal die Tatsache berücksichtigt wurde, dass Binnenhäfen Standorte „der regionalen Ver- und Entsorgung sowie der Industrieansiedlung sind“.



Ulrich Weege,
Hafen Hamm

Der BÖB hält bereits den Titel des Gutachtens „Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenhäfen“ für irreführend. Er suggeriere, es würden hier alle deutschen Binnenhäfen auf ihre Wettbewerbsfähigkeit im Containergeschäft, bei Massen- und Stückgut, Projektladung

oder der Vermietung untersucht. Dem sei aber nicht so: Das Gutachten bewerte letztlich ausschließlich 30 Standorte am Wasser, die als Hinterlandhub im Containerverkehr für Seehäfen infrage kommen. Der Titel des Gutachtens ist daher irreführend und entspricht nicht dem Inhalt. Auch die ARGE empfindet die Zielsetzung der Studie, die deutschen Binnenhäfen auf ihre Tauglichkeit als Hinterland-Hubs für die Seehäfen zu untersuchen, als extrem einseitig. Damit verbunden ist die Sorge, dass künftig die ohnehin schon sehr knappen Mittel des Bundes bei der Förderung des Kombinierten Verkehrs noch einseitiger an einige wenige Häfen

vergeben werden. Zudem mutmaßen die Kritiker aus der ARGE, dass die Studie ein Trick des Ministeriums sein könnte, die umstrittene Kategorisierung der Binnenwasserstraßen auf diesem Wege doch noch anzustoßen, indem nur noch die Verkehrswege ausgebaut werden, die zu den großen Hubs führen.

Perspektiven bis zum Jahr 2025

Das 170-Seiten-Gutachten identifiziert zunächst die 30 wichtigsten Binnenhäfen anhand ihres Umschlags aus dem Jahr 2010 und ihren Perspektiven für die nächsten zwölf Jahre. Dies ist demnach Duisburg, wo sich der Contai-

nerumschlag von 1,2 Millionen auf 3,2 Millionen TEU bis zum Jahr 2025 fast verdreifachen soll, wohingegen der konventionelle Umschlag nur um gut zehn Prozent auf 20,7 Millionen Tonnen steigen dürfte. Auf Rang zwei folgt Neuss-Düsseldorf, wo sich der Containerumschlag ebenfalls (auf gut 900.000 TEU) dreifachen könnte, während der konventionelle Umschlag bei 11,4 Millionen Tonnen stagniert. Dicht dahinter folgt Mannheim, wo die Steigerungsraten im Containerverkehr ähnlich liegen. 844.000 TEU könnten es hier 2025 werden. Der konventionelle Umschlag legt immerhin um ein gutes Viertel auf

9,4 Millionen Tonnen zu. Den größten konventionellen Umschlag wird Köln behaupten. Dort soll das Jahresergebnis von 22,4 auf 24,4 Millionen Tonnen ansteigen. Container behalten dort trotz einer Verdoppelung auf 439.000 TEU eine eher untergeordnete Rolle.

Dagegen sehen andere Häfen wie Braunschweig, Emmerich, Frankfurt, Hamm, Hannover, Heilbronn, Karlsruhe, Magdeburg, Minden, Riesa und Saarlouis eher bescheiden aus. Bei ihnen dürfte der Containerumschlag deutlich unter 100.000 TEU liegen. Und auch der konventionelle Umschlag beträgt hier im Jahr 2025 den Prognosen nach nur wenige 100.000 Tonnen.

Neun Standorte fielen bei der Vorauswahl durch

Bereits bei der Vorauswahl als mögliche Hubs fielen so Berlin, Frankfurt, Gelsenkirchen, Hamm, Heilbronn, Kehl, Koblenz, Regensburg und Saarlouis. Berlin und Regensburg, weil sie keine gute Lage zu den Quellen und Zielen des Hinterlandes besitzen. Eine mangelnde verkehrliche Bedeutung wird in dem Gutachten Gelsenkirchen, Hamm, Heilbronn, Kehl und Saarlouis attestiert, da sie kein hohes Containerumschlagsaufkommen besitzen und in keinem relevanten Seehafen-Hinterland-Netzwerk vorkommen. Frankfurt, Gelsenkirchen und Koblenz scheiterten zudem, weil sie keine genügende Flächenpotenziale besitzen.

Am ehesten als Hubs geeignet sind laut des Gutachtens Duisburg, Dort-

mund, GERMERSHEIM, Köln, Krefeld, Neuss-Düsseldorf und Nürnberg. Im Osten wird Magdeburg und Riesa durchaus eine Hub-Qualität zugesprochen. Jedoch sei das Potenzial dort eher gering. Für die 21 in Frage kommenden Hub-Häfen erwartet das Gutachten im Jahr 2025 insgesamt 115 Millionen Tonnen konventionellen Umschlag, davon allein 75 Millionen Tonnen in Duisburg, Köln und Neuss-Düsseldorf, und 11 Millionen TEU.

Defizite bei der wasserseitigen Befahrbarkeit

Das Gutachten weist auch darauf hin, dass Häfen wie Riesa, Stuttgart und Braunschweig Defizite bei der „wasserseitigen Befahrbarkeit“ aufwiesen. Dies sei ein Hinweis, der „Infrastrukturanbindung besonders prominenter Standorte ein hohe (bundespolitische) Priorität einzuräumen“. Bis auf Andernach werden zudem allen Häfen gute Superstrukturen bescheinigt.

Daher empfiehlt das Gutachten die Bildung eines Kernnetzes und eines Ergänzungsnetzes von Binnenhafen-Hubs. Zudem rät es den Seehäfen, eine klare Hub-Strategie zu entwickeln, Engpässe für Binnenschiffe bei der Abfertigung in den Seehafenterminals zu vermeiden und IT-Systeme der Binnenhäfen mit denen der Seehäfen zu vernetzen.

Mindeststandard 2,80 Meter Wassertiefe

Als Mindeststandards der Befahrbarkeit der Binnenwasserstraßen werden in dem Gutachten eine durch-

Die 30 untersuchten Häfen des PLANCO-Gutachtens

- Am Rhein: Neuss-Düsseldorf, Köln, Koblenz, Andernach, Mainz, Emmerich, Duisburg, Krefeld, Mannheim, Ludwigshafen, GERMERSHEIM, Wörth, Karlsruhe, Kehl
- An der Donau: Regensburg
- Am Main-Donau-Kanal: Nürnberg
- Am Neckar: Heilbronn, Stuttgart
- Am Main: Frankfurt
- An der Elbe: Magdeburg, Riesa
- An der Saar: Saarlouis-Dillingen
- Am Rhein-Herne-Kanal: Gelsenkirchen
- Am Datteln-Hamm-Kanal: Hamm
- Am Dortmund-Ems-Kanal: Dortmund
- Am Mittellandkanal: Minden, Hannover, Braunschweig
- Am Küstenkanal: Dörpen
- An diversen Kanälen: Berlin

gehende Abladetiefe von 2,80 Metern und mindestens dreilagige Containertransporte angegeben. Für die Elbe bzw. den Elbe-Seitenkanal empfiehlt es die Beseitigung der Engpässe zwischen Hitzacker und Dömitz, den Neubau der Schleuse Lüneburg und eine Anhebung der Durchfahrts Höhe für Binnenschiffe von derzeit 5,25 auf sieben Meter, um einen dreilagigen Containerverkehr für Ziele wie Braunschweig, Hannover, Magdeburg oder Riesa zu ermöglichen.

Falsche Reduzierung auf reine Durchgangslogistik

Im Eisenbahnbereich regt das Gutachten die Realisierung der Y-Trasse, einen Ausbau der Schienenknoten Hamburg und Bremen, im Westen eine Erweiterung der Betwue-Linie nach Rotterdam zwischen Emmerich und Oberhausen sowie eine direkte Anbindung Antwerpens an Duisburg über den „Eisernen Rhein“ an.

Auch wenn die ARGE die Handlungsempfehlungen des Gutachtens teilweise durchaus unterstützt, spricht sie dem Bundesverkehrsministerium das Wissen ab, was ein Binnenhafen eigentlich ist. „Eine Reduzierung auf reine Durchgangslogistik wäre völlig falsch“, so Weege. Gerade die Mehrwertschaffung durch die lokale Bearbeitung und Veredelung der Waren schaffe in den Häfen Arbeit und Umsatz.

Das Fazit des BÖB: „Fehler bei der Erstellung verbunden mit einem unzutreffenden Titel lassen das Gutachten als weitgehend ungeeignet für eine Bewertung der deutschen Binnenhäfen erscheinen. Der BÖB fordert daher, keine einseitigen Schlussfolgerungen für den Bundesverkehrswegeplan, die Hafenpolitik des Bundes und der Länder sowie bei der zukünftigen Förderpolitik des Bundes, der Bundesländer und der Kommunen zu ziehen.“

Text: Matthias Soyka

Rhein-Main fliegt auf DAKOSY

Softwareschmiede entwickelt IT-Plattform für Europas größten Frachtflughafen

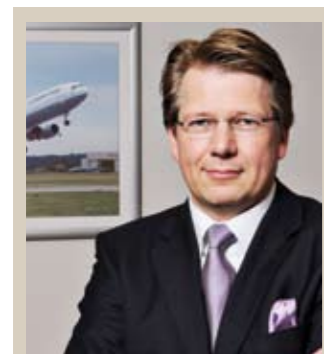
Es ist schon sonderbar. Deutschlands größter Flughafen, Rhein-Main in Frankfurt, schafft es weitgehend problemlos, jährlich 57,5 Millionen Passagiere abzufertigen. Über 482.000 Flugzeuge starteten und landeten im vergangenen Jahr. Abgesehen von Streiks und witterungsbedingten Problemen gab es kaum längere Wartezeiten. Im Frachtbereich ist die Situation etwas anders gelagert. Hier ist der Rhein-Main-Flughafen vom Frachtaufkommen her sogar Branchenprimus in Europa. Bei der Abfertigung gibt es jedoch erhebliches Optimierungspotenzial. Staus und Wartezeiten von mehreren Stunden sind für die anliefernden Trucker keine Seltenheit. Das soll sich nun ändern. Die Hamburger Softwareschmiede DAKOSY hat ein Pilotprojekt entwickelt, das ähnlich wie im Hamburger Seehafen die logistischen Abläufe vereinfacht.



Fracht führt auf dem Frankfurter Flughafen noch ein Schattendasein



Schlangengestehen zum Abheben: Fast eine halbe Million Starts und Landungen p.a. im Jahr



Ulrich Wrage, DAKOSY-Vorstand

Seit einem Jahr läuft die Testphase zu dem Cargo Community System mit dem Arbeitstitel „Fair@Link“, an der neben dem Flughafenbetreiber Fraport auch marktführende Speditionen wie DHL, Dachser, Kühne+Nagel und Panalpina sowie die Frachtfluggesellschaft Lufthansa Cargo AG teilnehmen. Hinzu kommen

die Cargo-Handlingagenten Fraport Cargo Services und LUG aircargo handling, die für die Annahme der Fracht am Flughafen zuständig sind. Bis voraussichtlich Ende Juni soll noch getestet werden, inwieweit die neue Software die Abläufe erleichtert.

Bei der Entwicklung ist DAKOSY in erhebliche Vorleistung getreten.

Immerhin wurde die Pilotanwendung auf eigene Kosten entwickelt. Bis zu sechs Mitarbeiter sind mit dem Projekt beschäftigt. Aber auch die teilnehmenden Pilotpartner tragen die ihrerseits anfallenden Aufwendungen selbst – ein Zeichen dafür, dass das Interesse groß ist.

Vorstand Ulrich Wrage ist zuversichtlich, dass

das neue System ein Erfolg wird. „Bislang kamen Trucker ohne Voranmeldung auf gut Glück zu den Handlingagenten an den Counter, um Waren zu bringen oder abzuholen. Der Lieferschein musste zunächst einmal per Hand in den Computer abgeschrieben werden“, berichtet er. Klar, dass das nicht nur Zeit kostet, sondern auch eine erhebliche Fehlerquelle ist. Bei „Fair@Link“ sind die Abläufe ähnlich wie im Hamburger Hafen, wo die DAKOSY-Software seit Jahren hervorragend arbeitet und alle am Umschlag beteiligten Unternehmen und öffentliche Stellen miteinander verbindet. „Das Prinzip ist gleich, nur die einzelnen Prozessschritte sind anders“, so Wrage.

Lkws erhalten nach Anmeldung Slots zugewiesen

In Frankfurt werden in einer ersten Stufe die Daten zunächst in die gemeinsame Plattform FAIR@Link durch die Spediteure übertragen und den Handlingagenten übermittelt. Nach dieser Voranmeldung weisen die Handlingagenten den Speditionen bzw. Truckern Slots zu, wann sie am besten kommen sollen. Der Flughafenbetreiber Fraport hat zudem eine Nummernschilderkennungsanlage an der Zufahrt zur Cargo-City installiert, die dem DAKOSY-System den Hinweis gibt, dass ein angemeldeter Lkw die Schranke passiert hat. Auf dieser Basis kann dann die Zollstellung für die auf dem Lkw befindlichen Waren auslöset werden. Erreicht der Lkw den Handlingagenten, liegt die Rückantwort des Zolls be-

reits allen Beteiligten vor. Doch Wrage und sein Team wollen noch weiter gehen. Sollte die Pilotphase erfolgreich abgeschlossen werden, würde die Funktionalität in den Bereichen Zoll, Sicherheit und Gefahrgutabwicklung kräftig erweitert werden. Der je nach Vorgang heute erforderliche umfangreiche Schriftverkehr könnte sich ebenfalls elektronisch darstellen lassen, z.B. bei der Abholberechtigung. Zudem könnten weitere Speditionen dem System betreten, indem sie entweder eine Schnittstelle von ihrer Speditionsoftware zu der Plattform realisieren oder sich über eine Web-Oberfläche bzw. eine Smartphone-App in das System einloggen. Auch weitere Fluggesellschaften und Handlingagenten können dem System jederzeit beitreten. Das Ganze soll ähnlich wie in Hamburg über Transaktionsgebühren finanziert werden.

Fernziel wären weitere Flughäfen

Selbst wenn das neue System wider Erwarten nicht genug Freunde finden sollte, war das Projekt für DAKOSY bereits ein Erfolg. Schließlich hat man Zugang zu einem neuen Geschäftsbereich erhalten und schon den einen oder anderen Anschlussauftrag am Frankfurter Flughafen erhalten. Mittels einer weitergehenden Integration könnten die Lkws zukünftig sogar auf speziellen Parkplätzen auf ihre Zuweisung warten und just in time vorfahren. Ähnliches wird ja auch im Hamburger Hafen geplant. Und dann wären da ja noch

Luftfrachtumschlag der deutschen Flughäfen

Frankfurt	2,1 Millionen
Leipzig	863.000
Köln	751.000
München	306.000
Hahn	207.000
Düsseldorf	87.000
Berlin	37.000
Stuttgart	32.000
Hamburg	28.000
Hannover	15.000

(Angaben in Tonnen)

die anderen deutschen Flughäfen, die ebenfalls Fracht im großen Stil versenden, allen voran Leipzig (dank DHL) und Köln. Vielleicht würde das Beispiel Frankfurt Schule machen. Denn die verbesserte Abfertigung bedeutet auch einen Standortvorteil, den bisher in Eu-

ropa nur Schiphol in Amsterdam vorweisen kann. Die Wahrscheinlichkeit ist nicht ganz gering, auch hier zum Zuge zu kommen. Schließlich sind dort die beteiligten Speditionen und Airlines dieselben wie in Frankfurt.

Text: Matthias Soyka

... shipping and more!

... wir lieben neue Wege!

NVOCC Services worldwide

www.saco.de

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



80 Meter hohe Masten, 70.000 Tonnen Ladekapazität, über 20 Knoten schnell: So könnte der Frachtsegler aussehen

Ein Fünfmaster als Bulker

Hartmut Schwarz will eine alte Tradition wieder aufleben lassen

Wir leben im Zeichen der Energiewende. Alle Welt redet davon, dass fossile Brennstoffe durch Sonne, Wasserkraft oder Wind ersetzt werden müssen. Und das in allen Lebensbereichen: Wirtschaft, Wohnen, Fortbewegung. Warum nicht auch auf hoher See, fragte sich Hartmut Schwarz. Schon lange hegt er den Traum, eine uralte Tradition wieder aufleben zu lassen: Den Warentransport mit Segelschiffen. Und das nicht als einmaligen Gag, sondern als ernsthafte Alternative zu den motorisierten Handelsschiffen.

„Green Shipping“ nennt der 77-Jährige seine Idee, an deren Realisierung er seit über 30 Jahren arbeitet. In den 80er Jahren wäre es fast schon einmal soweit gewesen. Zuerst waren kanadische Investoren von der Idee begeistert, dann gab es eine Initiative des Bundesforschungsministeriums und der Stadt Bremen, einen Prototypen bei der Bremer Vulkan Werft zu bauen. Doch immer wieder zerschlugen sich die Pläne. Nun aber,

ist sich Schwarz sicher, könnten im Sommer die Verträge für den Bau eines ersten Massengutfrachters mit Segelantrieb unterschrieben werden.

250 Meter lang, 32,5 Meter breit und 80 Meter hoch

Das Schiff soll 250 Meter lang sein, 32,5 Meter breit und einen Tiefgang von 13 bis 14 Metern haben. Damit könnten rund 70.000 Tonnen Schüttgüter transportiert werden.

Unter Deck ist deutlich mehr Platz als auf anderen Schiffen, da die großen Schiffsmotoren fehlen. Es gibt lediglich einige Diesel betriebene Elektrogeneratoren und große, aus dem U-Boot-Bau bekannte Batteriesätze, die die Elektro-Hilfsmotoren antreiben, sollte es einmal Flaute geben. Die Batterien gewährleisten dabei zwölf Stunden volle Leistung. „Das ist genug, um ein Gebiet mit ausreichend Wind zu erreichen“, meint Schwarz.

Der eigentliche Antrieb soll natürlich von den Segeln kommen. Die Masten messen in der Höhe gewaltige 80 Meter. Die gesamte Tuchfläche ist so groß wie ein Fußballfeld. Bei der Takelage will sich Schwarz neuester Technik bedienen. Auch Knopfdruck sollen die Segel aus- und wieder einfahren. „Theoretisch kann ein einziger Mann das Schiff von der Brücke aus steuern“, sagt der gelernte Kapitän. Gemeinsam mit

dem Fraunhofer Institut habe man eine Messanlage konzipiert, die den Wind einfall und die dem entsprechend optimale Stellung der Segel analysiert.

23 Mann Besatzung und bis zu 20 Knoten schnell

Schwarz rechnet deshalb auch nicht mit einem höheren Personalaufwand als auf herkömmlichen Frachtschiffen. 23 Mann Besatzung sind geplant. Das Haupt-Einsatzgebiet sieht der begeisterte Segler, der einst auch auf der „Gorch Fock“ fuhr, auf Routen wie zwischen Brasilien und China. Eisenerz könnte man dort transportieren. Und das bei Geschwindigkeiten von 18 bis 20 Knoten. Damit wäre man deutlich schneller als die Motorenkonkurrenz, die zwischen zehn und 14 Knoten fährt. Und selbst wenn es einmal nicht so flott voran gehen sollte, bleibt Schwarz gelassen: „Die Hauptkosten eines Schiffes verursacht der Brennstoff. Das geht bei uns gegen null. Und da Massengüter nicht besonders wertvoll oder schnell verderblich sind, macht es nichts, wenn sie zwei, drei Tage später ankommen.“ Ebenso leicht könne man temporäre Schwachwindgebiete weiträumig umfahren. Der Zeitverlust sei weitgehend unerheblich.

Schwarz will mit seiner Firma Sailing Ship Society (S&S&S s.a.) eine ganze Flotte betreiben. Sechs bis acht Schiffe sollten es schon sein. Dazu hat er nun eine Reihe von privaten Investoren, die sich an dem Projekt beteiligen. Alle, selbst die Crew, sol-

len am Gewinn beteiligt sein. Anders als bei Fonds gebe es jedoch keinen Zinsdruck. „Alle tragen das Risiko, aber alle erhalten auch den Gewinn“, skizziert Schwarz das Modell.

Konkurrenz fürchtet Wertverlust ihrer Schiffe

Von der Konkurrenz werde er weitgehend belächelt oder sogar angefeindet. „Die Reeder befürchten, dass ihre Schiffe wertlos werden, wenn wir auf dem Markt sind“, sagt Schwarz. Schließlich könnte er die Touren deutlich günstiger anbieten. Auf langen Strecken lägen die Bunkerpreise bei über 1 Million Dollar. Seine Energiekosten liegen indes nahe null. Interessierte Kunden habe er deshalb reichlich.

Auch aus der Politik gebe es keinen Rückenwind. Sehr zu Schwarz' Unverständnis. Schließlich wolle man doch etliche neue Arbeitsplätze schaffen. Die Schiffe wolle man beispielsweise in Deutschland bauen, irgendwo an der Westküste, da die 80 Meter hohen Masten nicht unter den Brücken über die Ostsee passen. 35 bis 40 Millionen Euro soll ein Schiff kosten. Das Geld hat Schwarz weitgehend zusammen. Auch er selbst will investieren, schließlich hat er früher auch schon Segler mit Passagierbeförderung bereedert.

600 Milliarden Kubikmeter Abgase ließen sich sparen

Doch nicht Geld treibt Schwarz an. Vielmehr ist es die Sorge um die Umwelt. Die Erwärmung der




Die „Cape Horn“ war eine der ersten Entwicklungen

Erde sei ein globales Problem, dem wir alle entgegenmüssen. Sollten nur zehn Prozent der Massengutfracht auf Segelschiffen


transportiert werden, meint er, ließen sich jährlich 500 bis 600 Milliarden Kubikmeter Abgase sparen.

Text: Matthias Soyka






BRUNSBÜTTEL PORTS

more than moving



Universalhafen
Elbehafen Brunsbüttel

Transport • Umschlag • Lagerung • Projektlogistik

Brunsbüttel Ports GmbH
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel
Telefon: 04852 884-0
Fax: 04852 884-26
info-bp@schrammgroup.de
www.schrammgroup.de

company of
SCHRAMM
group

Wieder flott

MAN Diesel & Turbo spendiert der „Cap San Diego“ neue Zylinderlaufbuchsen



Ein Schwimmkran der HHLA hob die Laufbuchsen an Bord der „Cap San Diego“

Wenn man über 50 Jahre alt ist, ist der erste Lack erst einmal ab. Bei einem Schiff, das normalerweise eine Lebenserwartung von gut 25 Jahren hat, allemal. Bei der „Cap San Diego“ ist dies nicht anders. Und wäre der stolze, von vielen gerne als „schönstes Schiff der Welt“ bezeichnete einstige Stückgutfrachter nicht seit 25 Jahren eines der Wahrzeichen Hamburgs, hätte man ihn vermutlich wie seine fünf Schwesterschiffe längst verschrottet. So aber ist es das größte fahrtüchtige Museumsschiff der Welt. Auch wenn die „Cap San Diego“ nur noch selten ausläuft – siebenmal in diesem Jahr –, so drohte doch gerade dieses Attribut verloren zu gehen. Eine Zylinderlaufbuchse, kurz: ein Kolben, war defekt. Nun erhielt das Schiff Ersatz, dank MAN Diesel & Turbo.



Hermann Klein, Stephan Timmermann und Tilman Greiner (v.l.)

Die Augsburgers hatten seinerzeit den Zweitaktmotor gebaut. Doch als nun einer der neun Zylinder nicht mehr rund lief, war zunächst guter Rat teuer. Denn Ersatzteile gibt es für den Motor nicht mehr. So wurde die Buchse in Rostock neu angefertigt. Dafür musste eigens eine neue Form gegossen werden. Da es aber wirtschaftlicher Unfug ist, ein Bauteil von 1,79 Meter Höhe und 78 Zentimetern Durchmesser für nur ein einziges Ersatzteil zu erstellen, entschlos-

sen sich die Motorbauer, gleich drei Buchsen nachzuliefern. Das machte den Einzelpreis (30.000 Euro) erträglicher. Und zudem hat die „Cap San Diego“ dann erst einmal ausreichend Nachschub an Bord. Eine Buchse lagert künftig im Maschinenraum, die andere in Laderaum 5.

HHLA schickte einen Ihrer Schwimmkräne

Doch es gab noch ein kleines Problem. Wie sollen die 1,8 Tonnen schweren

Teile an Bord kommen? Hier war die HHLA, die bis vor fünf Jahren neben der Carl Robert Eckelmann AG und der Carl Tiedemann GmbH in der Betriebsgesellschaft war, behilflich. Sie schickte einen ihrer beiden Schwimmkräne, die nur noch selten zum Einsatz kommen und bis zu 100 Tonnen heben können. Eine Zylinderlaufbuchse ist da eher eine Kleinigkeit, aber für die HHLA-Mannschaft eine willkommene Gelegenheit, die Fähigkeiten im Bewegen schwerer Dinge wieder unter Beweis zu stellen.

Also ging der mächtige Kran an der Überseebrücke längsseits und expedierte die alte Buchse aus dem Maschinenraum einfach durch die Decke ins Freie. Eine Zentimeterarbeit, die dank Sprechfunk und Feingefühl an den Reglern locker gelang. Zudem assistierten die Azubis von MAN, die das alte Schiff auch immer wieder als Trainingsstation nutzen.

Kein Erhalt ohne großzügige Unternehmen

Der Vorstandsvorsitzende der Stiftung Hamburger Admiralität, Dr. Hermann Klein, war als Schiffseigner über die Aktion voll des Lobes: „Jährlich besuchen mehr als 100.000 Menschen das Schiff. Die Einnahmen aus dem Museumsbetrieb reichen jedoch bei weitem nicht aus. Ohne die tatkräftige Unterstützung von großzügigen Unternehmen wie MAN wäre der Erhalt der 'Cap San Diego' in Hamburg nicht möglich.“

Dr. Tilman Greiner, Standortleiter der Hamburger Service-Niederlassung

von MAN Diesel & Turbo: „Die 'Cap San Diego' gehört zum Hamburger Hafenpanorama wie die Speicherstadt und der Michel. Sie ermöglicht ihren Besuchern eine Zeitreise in die Geschichte der Schifffahrt. Wir freuen uns, dazu beitragen zu können, dieses historische Gut zu wahren.“

Augsburger halfen bereits zuvor viermal

Für MAN war es nicht das erste Mal, die alte Dame wieder flott zumachen. Bereits 1998 spendierte der Konzern drei neue Kolbenoberteile im Wert von 60.000 Euro. 2002 wurden zwei Kreuzkopflager auf Kosten des Hauses ausgetauscht (6.000 Euro). Und 2006 stand die Wartung und Umrüstung des Hauptmotors nach den neuesten SOLAS-Vorschriften an (80.000 Euro). Die letzte größere Aktion stammt aus dem Jahr 2010, als für 20.000 Euro die Reederei Rickmers bei der Neulagerung der Kurbelwelle und Drucklager unterstützt werden musste.

Text: Matthias Soyka



Abseilen durch die Decke

DAKOSY
www.dakosy.de

WIR VERBINDEN DEN HAFEN

„Wir vertrauen DAKOSY, weil die größten Containerschiffe der Welt den besten IT-Partner im Hafen brauchen.“

Reinhard Peschel
Geschäftsführer CMA CGM (Deutschland)



Vertraut. Vernetzt. Verbunden.
Das Port Community System von DAKOSY.

Warten auf den Ansturm

MAN Diesel steht für die Umrüstung von Schiffen für die ECA-Gebiete bereit

Die Situation ist irgendwie vertrackt. Da müssen ab dem Jahresbeginn 2015 sämtliche Schiffe, die Nord- und Ostsee befahren wollen, statt ein Prozent nur noch 0,1 Prozent Schwefel emittieren, doch die Reeder treffen scheinbar keinerlei Vorbereitungen, obwohl gerade einmal nur noch ein dreiviertel Jahre Zeit ist. Beim größten Motorenhersteller, MAN Diesel (80 Prozent der Handelsschiffe laufen mit MAN-Zwei- und 40 Prozent der Schiffe mit Viertaktern), ist jedenfalls bislang nur ein einziger Auftrag zum Umrüsten der Maschinen eingegangen. „Wir promoten die Möglichkeiten, stoßen bislang aber nur auf verhaltene Resonanz“, berichtet Olaf Lingstädt, von MAN Diesel & Turbo.

Die Reeder warteten offenbar noch darauf, dass die Neuregelungen der Weltschifffahrtsorganisation IMO in den Emissi-



Fotos: Couple Systems GmbH

Seit Ende 2009 ist auf der „Timbus“ ein Scrubber erfolgreich an Bord



Olaf Lingstädt,
MAN Diesel & Turbo

onssondergebieten (ECAs) tatsächlich in Kraft treten und zur Pflicht werden. Offenbar regiert bei einigen Eignern noch das Prinzip Hoffnung, dass die verschärften Grenzwerte doch noch durch eine Übergangszeit verschoben werden. Dies wird aber von Seiten der Politik und

Branchenkennern klar negiert. Schließlich hatten die Reeder sieben Jahre Zeit, sich auf die neue Situation einzustellen.

Reeder haben für Umbauten kein Geld

Doch die Lage ist schwierig. Die internationale

Schiffahrt befindet sich aufgrund von Überkapazitäten, hohen Bunkerpreisen und einer extrem rigiden Kreditpolitik der Banken seit einem Jahr erneut in schwerem Fahrwasser. Finanzielle Rücklagen wurden nach der ersten Krise 2009 fast völlig aufgebraucht. Zudem trifft

die ECA-Neuregelung einen Großteil der Reeder nicht, sofern sie ihre Schiffe verchartert haben. Denn die höheren Bunkerkosten, die fällig wären, wenn ein Schiff nicht umgerüstet wird und ab 2015 saubere Destillate verfeuern müsste, zahlt der Charterer. Und der hat es derzeit gut, weil durch die Überkapazitäten die Charterpreise für Schiffe extrem niedrig sind. Oft decken sie nicht einmal die laufenden Kosten der Reeder. Gleichzeitig führt das dazu, dass die Reeder keinerlei finanzielles Polster bilden können, um die Umrüstung ihrer Schiffe zu finanzieren. Und die Banken, besonders die HSH Nordbank und die Commerzbank, ziehen sich aus der Schiffsfinanzierung komplett zurück.

Zu allem Überfluss sind die im Raume stehenden Ausgaben nicht gerade gering. Wollen die Schiffsbetreiber nicht dauerhaft mindestens 50 Prozent höhere Bunkerkosten hinnehmen, müssen die Schiffseigner einen siebenstelligen Betrag investieren. „Interessiert sind deshalb derzeit nur Reedereien, die auch Schiffe selbst unter Fahrt haben und häufig in die ECAs fahren“, erläutert Lingstädt. Allen voran Betreiber von Fährlinien.

Alternative zwischen Scrubbern oder Gasbetrieb

Zur Option stehen der Einbau von Scrubbern oder die Umrüstung der Motoren auf Gasbetrieb. Bei der Nachrüstung mit einer Abgasreinigungsanlage kooperiert MAN Diesel mit der Bardowicker Couple Systems GmbH. Die Nord-

Niedersachsen leiten dabei die Abgase durch eine wärmeisolierte Kammer, in der Kalziumhydroxid den Schwefel bindet und in Gips umwandelt. Zwölf Kilogramm Gips entstehen so pro Megawatt Leistung des Motors, pro Prozent Schwefel und Stunde. Er kann in Häfen, in Verbindung mit einem Liefervertrag, kostenlos abgegeben werden. Da bei bestehenden Schiffen an die Abgasleitung ein Bypass gelegt werden muss, wurde der Aufbau beim bisher einzigen Kunden, der Kollmarer Rörd Braren Bereederungs GmbH, auf Deck montiert. Die ganze Anlage kostet für ein Schiff mit rund 10 Megawatt Leistung zwischen 1 und 1,5 Millionen Euro und wiegt immerhin rund 120 Tonnen.

Als Alternative bleibt ansonsten der Antrieb mit Gas. Doch dazu muss der Motor erheblich umgerüstet werden. „Da die Motoren bei Gasbetrieb einen Leistungsverlust von 20 bis 30 Prozent haben, wird die Bohrung der Zylinder um drei bis vier Zentimeter erweitert“, so Lingstädt. Ausgetauscht werden müssten die Laufbuchsen, Kolbenkronen, Zylinderköpfe, Pleuel und Turbolader. Für acht bis neun Zylinder würden so Kosten von bis zu 2,5 Millionen Euro entstehen, wobei darin noch nicht einmal die Mittel für einen zusätzlichen Tank beinhaltet sind.

„Light Kit“ kommt zur Jahresmitte auf den Markt

Zur Jahresmitte will MAN Diesel aber auch ein „Light Kit“ anbieten, bei dem die Zylinder nicht aufgebohrt

werden. „Im Zeichen von 'slow steaming' gibt es durchaus einige Reeder, die einen Leistungsverlust akzeptieren“, sagt Lingstädt. Dadurch kann die Umrüstung bis zu 30 Prozent günstiger gemacht werden. Die Gas-Alternative hat durchaus ihren Charme. Denn die Bunkerpreise für Gas liegen derzeit – vor allem in den USA – deutlich unter denen für Schweröl. Die enormen Investitionen könnten sich also, anders als bei der Scrubbern, schneller refinanzieren. Zumal nicht klar ist, was mit dem Dieselpreis passiert, wenn die Nachfrage nach den 0,1-prozentigen Destillaten 2015 sprunghaft steigt. Denn für Lingstädt ist klar, dass nur die Schif-

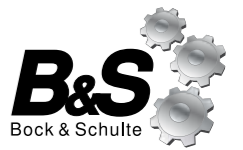


Dicke Isolation

fe umgerüstet werden, die häufig in ECAs verkehren. „Der Rest wird für ein paar Stunden Fahrzeit die teureren Bunkerpreise hinnehmen.“

Text: Matthias Soyka

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



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



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

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

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

Alles neu an der KLU

Die Kühne Logistics University zieht ins SAP-Gebäude



Ab Herbst ist das alte SAP-Gebäude Sitz der Kühne Logistics University

Dass es an der Kühne Logistics University, die als Beinamen „Wissenschaftliche Hochschule für Logistik und Unternehmensführung“ und als Kürzel „KLU“ trägt, langweilig zugeht, kann man mit Blick auf die noch junge Geschichte wahrlich nicht behaupten. Seit ihrer Gründung 2003 hieß die staatlich anerkannte Hochschule zunächst Hamburg School of Logistics und ab 2005 Kuehne School of Logistics. Doch 2009 beschloss die Kühne Stiftung als Träger der KLU, die Kooperation mit der TU Harburg zu beenden und komplett eigenständig zu arbeiten. Seit Anfang 2010 also gibt's bereits den dritten Namen. Und die Veränderungen gehen weiter. Im Spätsommer zieht die KLU ins alte SAP-Gebäude.



Bislang war die KLU beim GL mit untergebracht

Der Grund ist relativ banal. Die alten Räumlichkeiten auf einer Etage im GL-Gebäude am Brooktorkai sind schlicht zu klein. Zumal nun auch noch ein weiterer Studiengang für den September ins Programm aufgenommen wird. Neben den Masterstudiengängen Global Logistics und Master Management kommt nun noch das Bachelor-Management-Aufbaustudium hinzu. Bisher war es nur möglich, den Masterabschluss auf diesem Gebiet zu machen, wenn man zuvor an einer anderen Universität einen

Abschluss wie Bachelor of Science abgelegt hatte. Die KLU verbreitert mit dem neuen Angebot also ihre Basis nach unten.

Bislang 70 Studenten und 14 Professoren

Derzeit sind rund 70 Studenten aus aller Welt an der KLU eingeschrieben. Ebenso international wie die Studentenschaft ist das Professorenkollegium. 14 habilitierte Dozenten aus Italien, Schottland, den USA und der Türkei sind in der Hamburger HafenCity tätig. Die Unterrichtssprache



Studiert wird in kleinen Gruppen

che ist dem entsprechend ausnahmslos Englisch. Mit dem neuen Lehrgang dürfen 20 weitere Studenten hinzukommen.

Bis Ende März läuft dabei noch die Bewerbungsfrist für Stipendiaten. Immerhin vier bis fünf, also rund 20 Prozent der Eingeschriebenen, können

von der Kühne Stiftung die Hälfte der 9.000 Euro jährlichen Studiengebühren erlassen bekommen. „Wir suchen dabei nicht nur die 1,0 Abiturienten“, beschreibt es Christine Sänger, Marketing-Chefin der KLU. Es reichten auch Zusatzqualifizierungen wie Praktika, Trainer- oder

Ausbildungsleitertätigkeiten. Ein formloser Antrag mit einem Lebenslauf und Motivationsschreiben sei bereits ausreichend.

Manchmal zahlen Betriebe Teil der Studiengebühren

Die Studiengänge an der KLU seien laut Sänger zudem nicht nur für Abiturienten von Interesse. Sie zielten auch auf talentierte Auszubildende ab. „Manchmal zahlt dabei der künftige Abreitegeber auch einen Teil der Studiengebühren“, berichtet sie. Sinn für Veränderung müssen dabei die Studenten auch besitzen. Ein Trimester an einer der diversen Partneruniversitäten im Ausland ist Pflicht.

Die Umbauarbeiten im SAP-Gebäude werden be-

reits im April beginnen. Unter anderem ist ein großes Auditorium in der Empfangshalle mit bis zu 100 Plätzen vorgesehen, womit sich die Zahl der maximalen Plätze für größere Veranstaltungen verdoppelt. Mit dem zusätzlichen Studiengang wird sich auch das Professorenkollegium auf bis zu 20 erhöhen. Weitere 20 Mitarbeiter sind zudem in anderen Funktionen an der KLU beschäftigt.

Die ersten 24 Abschlüsse gab es im Sommer des vergangenen Jahres im Bereich Global Logistics. „Natürlich verfolgen wir, was aus unseren Studenten geworden ist“, so Sänger. Die Möglichkeiten seien vielfältig. Qualifizierte Logistiker werden überall auf der Welt gesucht.

Text: Matthias Soyka

Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte

IMPORT

TRANSIT

EXPORT

We care about your customs //

Leistungen

- + Zollabfertigung
- + Fiskalvertretung
- + Consulting
- + Schulung
- + Kunden-Webportal

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zoll-dienstleister steht IMPORT PARTNER seinen Kunden seit 1990 mit einem neutralen, souveränen und zuverlässigen Zollmanagement als Partner zur Seite. Mit unseren kompetenten Zollprofis, die auch Ihre Sprache sprechen, kennt Ihr Erfolg keine Grenzen.

www.import-partner.de Telefon 040 333 97 60

Neue Frist bei Befristungen

Der EuGH schiebt zu häufigen Wiederholungen einen Riegel vor



Der Gang zum Arbeitsgericht kann häufig vermieden werden

Wer Arbeitnehmer auf Zeit befristet anstellt, muss seit dem vergangenen Jahr noch mehr aufpassen: Im Einzelfall können jetzt auch Befristungen unwirksam sein, die bislang den Segen des Gesetzes für sich in Anspruch nehmen durften, urteilten die Richter des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesarbeitsgerichtes (EuGH Urteil vom 26.1.2012, Aktenzeichen C-586/10; BAG Urteile vom 18.7.2012, Aktenzeichen 7 AZR 443/09 und 7 AZR 783/10).

Was ist passiert? Bianca Kücük aus Köln klagte gegen das Land Nordrhein-Westfalen. Sie arbeitete seit fast elf Jahren als Justizangestellte beim Amtsgericht Köln – immer in Vertretung für andere Kolleginnen, die entweder krank waren oder schwanger. Der Arbeitgeber verlängerte ihren Vertrag in den elf Jahren ihrer Beschäftigung insgesamt 13-mal. Das ist zu häufig und zu lang, befanden die Richter.

Zu viel ist irgendwann einfach zu viel

Sie stellten fest, dass zwar eigentlich ein Grund für die Befristung vorlag: Das

Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) erlaubt nämlich Anstellungen auf Zeit, wenn es sich um einen Vertretungsfall handelt (§ 14 Absatz 1 Nummer 3 TzBfG). Anerkannt war bislang, dass diese Vertretungen auch häufig hintereinander geschaltet werden durften, wenn ein Grund für die Befristung nach wie vor vorliegt.

Allerdings sollte das ausgerechnet in diesem Fall nicht gelten. Denn hier würden die Anzahl der Befristungen (13) und die Gesamtdauer der hintereinander geschalteten Verträge (fast elf Jahre) für einen Rechtsmissbrauch sprechen, denn Frau Kücük sei durch die Unge-

wissheit darüber, ob sie weiter Geld verdiene oder nicht, persönlich stark belastet, und das bereits seit fast elf Jahren.

13-mal geht gar nicht, viermal irgendwie schon

Das Bundesarbeitsgericht bestätigte diese Einschätzung und stellte bei dieser Gelegenheit auch fest, in welchen Fällen kein Rechtsmissbrauch vorliegen solle. Geklagt hatte nämlich auch eine Verkäuferin in einem Einzelhandelsunternehmen mit mehr als 100 Arbeitnehmern. Sie arbeitete dort seit knapp acht Jahren – und auch sie erhielt immer wieder neue Verträge, de-

ren Befristungen mit der Vertretung anderer Kolleginnen vom Arbeitgeber begründet wurden. Viermal wurde der Vertrag auf diese Weise „verlängert“.

Das ist zulässig, befanden die Richter am Bundesarbeitsgericht in Erfurt. In diesem Fall kann sich der Arbeitgeber zu Recht auf den Grund der Vertretung berufen. Das stelle auch keinen Rechtsmissbrauch dar, so die Richter. Denn erstens habe die Ungewissheit der Verkäuferin darüber, ob sie weiter Geld verdiene oder nicht, „nur“ knapp acht Jahre bestanden – und nicht knapp elf Jahre wie bei Bianca Kücük. Und zweitens habe es in

dieser Zeit nur vier „Verlängerungen“ gegeben – und nicht 13 wie in dem anderen Fall.

Einzelfälle müssen immer geprüft werden

Doch was bedeutet dies nun für Arbeitgeber, die weiter befristet auf Zeit einstellen wollen?

Wer Arbeitnehmer mehr als acht Jahre lang immer wieder mit neuen Sachgründen befristet und dies auch mehr als viermal innerhalb der acht Jahre so durchführt, läuft nach dieser neuen Rechtsprechung erheblich Gefahr, dass am Ende ein Rechtsmissbrauch festgestellt werden könnte. Die Folge: Der Vertrag läuft auf unbestimmte Zeit. Auf der si-

cheren Seite dürften allerdings die Arbeitgeber sein, die ein befristetes Arbeitsverhältnis jedenfalls nicht mehr als dreimal „verlängern“. Die Gerichte erklären zwar, dass es immer auch auf alle Umstände des Einzelfalls ankommen solle und daher keine festen Beurteilungskriterien bestehen, aber das Risiko unwirksamer Befristungen ist durch die neue Rechtsprechung in der Welt.

Eigentlich dürfen Arbeitgeber ihre Arbeitnehmer befristet auf eine bestimmte Zeit anstellen. Das geht auch mehrfach hintereinander, wenn sie dafür einen guten Grund haben – zum Beispiel die Schwangerschaft einer Stammkraft oder wenn kurzfristig einfach viel mehr zu tun ist.



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Markus Waitschies,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Doch seit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes aus dem vergangenen Jahr ist alles anders. Jetzt gilt: Auch eine eigentlich erlaubte Befristung im Arbeitsvertrag kann im Einzelfall trotz eines im Gesetz anerkannten Grundes rechtsmissbräuchlich und damit unwirksam sein! Die Folge: Aus dem Vertrag

auf Zeit wird ein dauerhaftes Arbeitsverhältnis, das nicht mehr befristet werden kann.

Text: Thomas Schneider,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

Markus Waitschies,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de

Damit Sie morgen nicht auf der Straße stehen...

Wer heute nicht über alternative Verkehrswege nachdenkt, steht morgen auf der Straße. Der Güterverkehr wird in den nächsten Jahren weiter stark wachsen. Sie suchen einen Weg aus dem Stau?

Die europäischen Küsten- und Binnenwasserstraßen bieten Ihnen mit freien Kapazitäten, hoher Zuverlässigkeit sowie einer überzeugenden ökonomischen und ökologischen Bilanz eine Alternative. Als neutraler Partner beraten wir Sie auf dem Weg zur Wasserstraße.

Schnell. Direkt. Unkompliziert.

Nice to sea you

ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
c/o Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

info@shortseashipping.de
www.shortseashipping.de
Tel.: +49(0)228-300 4893
Fax: +49(0)228-300 807 4893

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Ein Wasserschloss im Hafen

Wenn Sie in der Speicherstadt mal richtig einen (im) Tee haben wollen

In Mitten der Hamburger Speicherstadt, die sich mittlerweile mit der neu geschaffenen, modernen Hafencity verbindet, liegt malerisch auf einer Halbinsel umrahmt vom Wandrahmsfleet und Holländischen Brooksfleet das sogenannte „Wasserschloss“. Das prächtige Gebäude, das in den Jahren 1905 bis 1907 errichtet wurde, diente in seiner Ursprungsform als Wohnraum und Reparaturwerkstatt der Windenwärter. Dieser Berufsstand war ausgesprochen wichtig für die Gebäude der Speicherstadt, an deren Fassaden sich heute noch die Seilwinden befinden, um die Waren komfortabel auf die einzelnen Böden, so werden die Stockwerke in der Speicherstadt bezeichnet, zu verteilen.



Malerisch: „Wasserschloss“



Innen auch ein Teekontor

Da sich in den letzten Jahrzehnten die Lagerung von Waren, auch aufgrund des Platzbedarfs und der dazu notwendigen Logistik, verändert hat, sind viele der historischen Häuser in den vergangenen Jahren unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes einer neuen Nutzung zugeführt worden. So erstrahlen die meisten ehemaligen Lagerstätten in neuem, saniertem Glanz. So wundert es auch nicht, dass eine so schöne Location wie das „Wasserschloss“ mittlerweile nicht nur eines der begehrtesten Fotomotive des Hamburger Hafens ist, sondern auch ein für die Umgebung passendes Restaurant beherbergt.

Über 250 verschiedene Teesorten erhältlich

Dem Restaurant angegliedert ist ein Teekontor, das wunderschön wie anno dazumal eingerichtet ist und 250 exklusive Teesorten aus aller Welt für Liebhaber des Getränkes bereithält. Speziell für Speicherstadt-Besucher hält das Kontor so besondere Mischungen wie Elbkind und Sturmflut oder Windenwächter als Mitbringsel parat. Wer keine Zeit hat, regelmäßig das Kontor zu besuchen, kann sich auch per Fax oder Mail den Tee ins Haus liefern lassen.

Es ist demnach keine Frage, dass das Restaurant bei der Zubereitung seiner köstlichen Speisen keinesfalls auf eine Zutat

verzichten kann, nämlich Tee. Küchenchefin Irina Bergreen kreiert nicht nur fantastische Speisen für die Abendkarte, sondern bringt bereits zur Mittagszeit Bestes auf den Tisch den Hauses. Die wöchentlich wechselnde Mittagskarte bietet uns Gerichte wie zum Beispiel Steckerrübencreme mit frischer Petersilie, gemischter Gartensalat mit Hummel-Hummel-Teedressing, Kirschtomaten und Paprika als Vorspeise, und als Hauptgericht können wir wählen zwischen Coq au Vin mit Schmorgemüse und Kartoffelpüree, Piccata vom Rotbarsch mit Spaghetti und Tomatensauce oder Flammkuchen mit eingelegtem Kürbis und Ruccola. Die Preise sind moderat und liegen zwischen 4,50 und 9,50 Euro. Unter der Woche kann der Mittagstisch zwischen 12 und 15 Uhr geordert werden.

Abendkarte mit eigenwilligen Kreationen

Um den Bogen zur Zubereitung der Speisen mit Tee wieder zu schließen, liefert uns die Abendkarte so eigenwillige und besondere Kreationen, die in der Kategorie Vorspeisen und Suppen zu finden sind. Bruschetta vom Grüntee-Gewürzbrot, Hummercreme Quartiersleute mit Scampo, Schlagrahm, Quartiersleute-Tee oder das Rindercarpaccio an Lemon Tree-Tee Vinaigrette mit Ruccola.

Bei den Salaten ist der Avocadosalat mit Mandarinen-Ingwer-Tee-Dressing aber auch der Salat Asia Style mit gegrillten Scampi an Wasabi-Grüntee-Dressing zu empfehlen. Die Hauptspeisen tendieren preislich zwischen 10,50 und 29,50 Euro und bieten in neuem Gewand. So wie Pappardelle mit Salsiccia, weiße und grüne Bohnen, Chai Pure Spice Tee sowie Kirschtomaten an Rauke oder Seeteufelmedaillons mit Wasabi-Kartoffelpüree und in Hafentreppe-Tee geschmorten Aprikosen oder Rumpsteak mit Gewürztee-Butter, geschmorte Römersalatherzen, Kräuterkartoffeln und Kapitän-Tee Jus.

Schlussendlich bleibt zu sagen, dass ein Besuch des Wasserschlosses alle mal lohnt, da die Location und die Speisen überzeugen und die Kombination aus Restaurant und Teekontor nicht nur eine clevere, sondern auch eine besonders reizvolle Kombination für Hanseaten und Besucher der Speicherstadt darstellt.

Text: Holger Grabsch

Wasserschloss Speicherstadt
by Teehandelskontor
Sturm GmbH
Dienereihe 4
20457 Hamburg
Tel.: 040 - 55 89 82 640
Fax: 040 - 55 89 82 641
mail@wasserschloss.de

Öffnungszeiten:
Täglich ab 10 Uhr
Küchenschluss 22 Uhr

„Argo“ - Fuck yourself

Der Oscar-prämierte beste Film des Jahres auf DVD

Im Jahr 1979 wird die amerikanische Botschaft in Teheran vom wütenden Mob überrannt. 52 Botschaftsangehörige wurden mehrere hundert Tage als Geiseln genommen. Was bis vor kurzer Zeit nicht bekannt gewesen ist: Sechs Botschaftsangehörige konnten fliehen und beim kanadischen Botschafter unterkriechen. Regisseur und Darsteller Ben Affleck erzählt in „Argo“, wie diese Gruppe mittels eines Husarenstücks (Arbeitstitel: „Fuck yourself“) außer Landes geschmuggelt werden.

Der CIA-Mitarbeiter Tony Mendez (Affleck) sieht sich mit der schwierigen Aufgabe konfrontiert, sechs Amerikaner aus der ge-



Cool: Goodman, Arkin, Affleck



Bereits im Handel: „Argo“

fährlichsten Stadt der Welt auszufliegen. Schließlich kommt er zufällig auf eine Idee, die so bekloppt ist, dass sie sogar funktionieren könnte: Getarnt als Filmschaffende, die Locations für eine Weltraum-Oper namens „Argo“ inspizieren wollen, sollen sie außer Landes geschmuggelt werden. Und damit das so plausibel wie möglich wirkt, stampft Mendez zusammen mit dem Maskenbildner John Chambers (Klasse wie immer: John Goodman) und dem Produzenten Lester Siegel (großartig zynisch: Alan Arkin) eine Hollywood-Produktionsfirma aus dem Boden, kauft ein abstruses Drehbuch, lässt Storyboards und Plakate anfertigen und inszeniert eine beispiellose Luftnummer.

Zwar ist Ben Affleck der Regie-Oscar verwehrt geblieben – den Golden Globe und weitere wichtige Preise hatte er dafür bereits erhalten, für den Oscar war er unverständlicher Weise nicht nominiert –, dafür durfte er zusammen mit George Clooney und anderen als Produzent den Preis für den besten Film des Jahres mit nach Hause nehmen. Ob das wirklich gerechtfertigt ist, mag hier dahin gestellt bleiben. Fest steht jedoch, dass „Argo“ ein packendes Stück Kino ist, das die dargestellte Zeitperiode perfekt abbildet und obendrein trotz des bekannten Ausgangs höchst spannend ist. Dass der Iran mehr als nur schmallippig

auf den Film und seinen Erfolg reagiert hat, sogar einen Gegen-Film und eine Klage angedroht hat, verwundert nicht.

Autofahrt durch Teheran wie Zombiefilm inszeniert

Natürlich handelt es sich nicht um einen Dokumentarfilm, sondern um einen Nervenzerrer, der auch mit Humor aufwartet. Wenn aber Affleck eine Autofahrt des Filmteams durch das mit Menschen vollgestopfte Teheran wie einen Zombiefilm inszeniert und im drit-

ten Akt sämtliche Register des Suspenses zieht, muss man neidlos anerkennen, dass hier ein echter Köhner am Werk gewesen ist. Besonders Lob verdienen die Recken im zweiten Glied, Goodman und Arkin, die die besten Einzeiler haben, wenn der Hollywood-Betrieb seine verdiente Torte ins Gesicht kommt. Besonders schön: Wenn Arkin nach der Bedeutung des Filmtitels gefragt wird und schließlich mit dem aus der Überschrift ersichtlichen Spruch antwortet.

Text: Martin 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

NYK Line Deutschland:

Seit Februar 2013 ist der erfahrene Verkäufer Dierk Müller bei NYK an Bord. Von Schwaig bei München aus steuert der 55-Jährige das Agenturgeschäft für die Vertriebsgebiete Bayern und Baden-Württemberg. Nach einigen Jahren der Vertretung durch Fremdagaturen will NYK so das reedereieigene Profil weiter stärken. Aufgrund seiner langjährigen Berufserfahrung in der Linienschiffahrt soll Müller insbesondere die Fernost- und Transatlantik-Dienste bei den Expeditionen in Deutschlands Süden und Südwesten promoten. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Akquise lokaler Kunden für das E-Commerce-Geschäft für den sogenannten Pegasus-Service, einen Dienst mit Rotation zwischen Japan, den Philippinen, Singapur, Malaysia und Indonesien. Zudem wird Müller als Sales Representative einen besonderen Fokus auf weitere Spezialprodukte von NYK LINE Deutschland legen. Hierzu zählen neben dem Kühlcontainergeschäft auch intermodale Transporte sowie die Vor- und Nachläufe in Süddeutschland.

Elmar Hertzog und Partner:

Die Hamburger Personal- und Unternehmensberatung Elmar Hertzog und Partner hat sich im Bereich Personalberatung für die Maritime Wirtschaft qualifiziert verstärkt. Stephanie Schmidt (29) und Marc Wegner (32) gewährleisten zukünftig in Kooperation mit den beiden geschäftsführenden Gesellschaftern Elmar und Frederik Zitz die stärkere Entwicklung dieses wichtigen Geschäftsfeldes. Beide sind bereits seit 2012 bei Hertzog & Partner tätig. Thomas Laurien, bisheriger Berater in diesem Bereich, hat das Unternehmen Ende Januar verlassen. Schmidt absolvierte ihre Speditionsausbildung bei der Maersk-Gruppe in Hamburg. Dort war sie im Anschluss mehrere Jahre erfolgreich im Supply Chain und Tender Management tätig. Nach der Station als Business Development Managerin einer mittelständischen Speditionsgesellschaft kam sie im Februar 2012 zu Hertzog & Partner. Wegner wurde bei

P&O Nedlloyd zum Schifffahrtskaufmann ausgebildet, blieb dort im Export tätig und arbeitete anschließend zwei Jahre im Bereich Customer Service und Klarierung bei Unifeeder. Danach absolvierte er sein Soziologie-Studium an der Universität Hamburg und arbeitete parallel bei Hertzog & Partner.

DSV Solutions A/S:

Harald Schefft (46), Geschäftsführer DSV Solutions in Deutschland, hat zum 1. März neue Aufgaben als Mitglied der Management Group bei DSV Solutions übernommen. Als Regional Director wird er künftig neben Deutschland zusätzlich die Logistikaktivitäten der Länder Spanien, Frankreich, Tschechien und der Schweiz verantworten. Außerdem wird er Bereiche der Strategie- und Organisationsentwicklung übernehmen. Nach Umstrukturierungen bei der DSV Solutions Gruppe folgt damit ein weiterer deutscher DSV-Manager in die Führungsetage. Im letzten Jahr übernahm Brian Ejsing, ehemals deutscher Road Chef, den Geschäftsführerposten der Solutions Division.

BSH stellt Prüfgeräte für Ballastwasser vor

Hamburg – Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat neue Lösungen für eine Probenentnahme und Analyse von Ballastwasser auf Schiffen vorgestellt. Die Technologien sind das Ergebnis des Wettbewerbs „Effektive Technologien zur Hafenstaatkontrolle im Rahmen des Ballastwasserübereinkommens“, den das BSH 2011 ausgeschrieben hatte. Der vom BSH initiierte Wettbewerb diente dazu, vorhandene Überlegungen zu Beprobungsmethoden, die Voraussetzung für eine Ratifikation des Ballastwasser-Übereinkommens darstellen, weiterzuentwickeln und in belastbare, schnell und einfach anzuwendende Technologien und Verfahren zur Entnahme, Beprobung und Analyse von Ballastwasser zu präsentieren. Die prämierten Prüfgeräte zeichnen sich durch eine besonders einfache

Bedienbarkeit aus. Die Analyseergebnisse des Ballastwassers stehen innerhalb von Minuten bereit.

Start des Ausbaus am Ostufer

Kiel – Der Port of Kiel, drittgrößter Reisewechselhafen in Nordeuropa, erweitert die Abfertigungskapazitäten im Kreuzfahrtbereich. Im Ostuferhafen haben die Arbeiten zum Ausbau von Liegeplatz Nr. 1, der 395 Meter lang ist und über 10,50 Meter Wassertiefe verfügt, begonnen, sodass bereits in diesem Sommer große Kreuzfahrtschiffe anlegen können. Dr. Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG: „Das Fahrtgebiet Nordeuropa zieht mehr und mehr große Kreuzfahrtschiffe sowie eine stetig steigende Zahl von Reisenden an. Mit dem Ausbau unserer Kapazitäten bieten wir unseren Kunden Planungssicherheit und eine hervorragende Basis

für weiteres Wachstum.“ Durch den Ausbau von Liegeplatz Nr. 1 können in Kiel dann gleichzeitig drei sehr große Kreuzfahrtschiffe zum Passagierwechsel festmachen.

Rickmers-Linie startet Round-The-World Dienst

Hamburg – Die Rickmers-Linie richtet einen westgehenden Round-The-World Dienst ein, der die beiden Wachstumsregionen Asien und Südamerika miteinander verbindet und weiter nach Nordamerika verläuft. Der bereits seit 2006 bestehende westgehende Amerika-Asien Dienst wird Teil des neuen Dienstes. Mindestens zwei gecharterte Mehrzweck-Schwergutfrachter werden den neuen Dienst starten. Das erste Schiff, die „Huanghai Glory“, wurde 2012 in China gebaut und weist eine Hebekapazität von bis zu 160 Tonnen und eine Tragfähigkeit von rund 28.300 Tonnen auf.

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

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Holger Grabsch
Martin Soyka
Thomas Schneider
Markus Waitschies

Medienberatung:

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

ISSN 2193-9454**Grafik:**

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

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

PMI

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als Printausgabe

Preis:

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

Abonnement:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich / zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:

Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2012

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:

30. April 2013

STADT LAND HAFEN

BAE
MARITIME SECURITY SERVICES

- Individual risk analysis
- 1st authorised PMSC in Germany
- Maritime operation permission
- Ex special forces only
- Extensive mission experiences

SAFER OVER SEAS

www.bae-mss.com



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