

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Entsteht hier das neue Kreuzfahrtterminal?

Planung der Wirtschaftsbehörde irritiert Hamburger Hafenwirtschaft



Der Kronprinzkai ist 500 Meter lang und wird derzeit nicht genutzt – er sollte für den Bau des CTS verfüllt werden

„Gründlichkeit geht vor Schnelligkeit.“ So hatte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch im letzten Herbst die Neufassung des Hafenentwicklungsplans (HEP) vorgestellt. Er skizziert auf 90 Seiten die Pläne der Hansestadt bis zum Jahr 2025. Die wichtigste Fläche (125 Hektar) darin ist das Central Terminal Steinwerder. Ursprünglich war es als fünftes Containerterminal vorgesehen, im HEP war nun von einer „Kombination aus Multipurpose/Container-Umschlagfläche und Flächen mit Produktions- und Logistikfunktionen zur Ansiedlung von Industrie“ die Rede. Doch nun kommt scheinbar alles anders.

Horchs Idee ist, den bestehenden, 500 Meter langen Kronprinzkai umzufunktionieren, anstatt das Hafenbecken, wie im HEP beschrieben, zuzuschütten. Für einen Zeitraum von zehn bis 15 Jahren sollen hier Kreuzfahrtschiffe anlegen, erstmals mit Start- und Zielort Hamburg. Vor allem die

weltgrößte Kreuzfahrtreederei Carnival und die italienische MSC sollen großes Interesse gezeigt haben. Dazu müssten ein Terminalgebäude mit Andockbrücken und ein großer Parkplatz auf dem 8,5 Hektar großen Gelände errichtet werden. Horch schätzt die Kosten auf 50 Millionen Euro.

Die Hafenwirtschaft reagierte größtenteils irritiert. „Eine klare Hafenpolitik ist hier nicht erkennbar“, sagt Andreas Otto, Geschäftsführer von Pohl & Co. Der Mutterkonzern, die südafrikanische Imperial Gruppe, wäre ein möglicher Investor gewesen. Seite 14

Protest

Am Rande der Maritimen Konferenz fuhr ein Schiff von Unifeeder an der Kieler Hörn vor und stieß mächtig ins Typhon. *S. 4*

Investorensuche

Die brandenburgische Firma Suncoal, die Anlagen für die Herstellung von Biokohle baut, benötigt einen Überbrückungskredit. *S. 8*

Anlaufschwierigkeiten

Der neue JadeWeserPort in Wilhelmshaven verhagelt mit nur 27.000 TEU Umschlag EUROGATE die Bilanz. *S. 10*

GROMEX
DichtungHaus

**KONRAD
ZIPPEL**





Liebe Leserinnen und Leser,

die Hamburger Hafenwirtschaft ist leidensfähig. In den vergangenen fünf Jahren ist sie von Seiten der Politik nicht gerade verwöhnt worden. Es fing mit Axel Gedaschko an, der als Wirtschaftssenator des schwarz-grünen Senats den Unfug „Hafen finanziert Hafen“ umsetzen sollte. Ihm folgte interimsmäßig Ian Karan – ohne große Wirkung.

Nun also steht mit Frank Horch ein Parteiloser im roten Senat der Wirtschaftsbehörde vor. Ordnung hat er in die Problembehörde auch nicht bringen können. Bestes Beispiel ist der Hafententwicklungsplan (HEP), der erst vor einem halben Jahr vorgestellt wurde und bis 2025 gelten sollte. Den hat Horch nun einfach über den Haufen geworfen, indem er ein Kreuzfahrtterminal – vorübergehend! – mitten im Steinwerder Hafen errichten will.

Man mag zugeben, dass es besser ist, flexibel auf sich ändernde Zeiten zu reagieren, als stur den alten Kurs zu halten. Aber die politische Glaubwürdigkeit des Senators ist zertrümmert. Welchen Kurs der SPD-Senat im Hafen fährt, ist völlig unklar. Steht er noch zu einem Multipurpose-Hafen? Und was soll man vom HEP noch ernst nehmen?

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Maritime Konferenz	4
Weitere Ergebnisse	6
Investor gesucht	8
Magere EUROGATE-Bilanz	10
HHLA steigert Marktanteil	12
CTS-Chaos irritiert Pohl & Co.	14



Wirtschaft	Seite
VTG federt Einbußen ab	16



Recht & Geld	Seite
Tücken bei Leiharbeitern	18



Essen	Seite
Waldcafé Corell	20



DVD	Seite
Jack Reacher	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23



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



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

Ich hup´ euch was!

Unifeeder-Protest auf der Maritimen Konferenz wegen NOK-Staus



Foto: Unifeeder

Die „Vera Rambow“ fuhr beim Abendempfang vor den Norwegenkai und stieß aus Protest gegen die NOK-Staus dreimal kräftig ins Typhon

Die 8. Maritime Konferenz in Kiel war geprägt von Vorwürfen gegen die Bundesregierung wegen des Verfalls des Nord-Ostsee-Kanals und „desaströser“ Rahmenbedingungen für den Bau von Windparks. Den Vogel schoss dabei die dänische Reederei Unifeeder ab. Sie ließ zum Abendempfang am Norwegenkai ihren Frachter „Vera Rambow“ vorfahren. Das 1.400-TEU-Schiff machte einen Abstecher von der Einfahrt zum NOK an der Holtenauer Schleuse an die Hörn und stieß ein paar Mal zur Mahnung mächtig ins Typhon. Das Schiff hatte während der achttägigen Schließung des Kiel-Canals mehrfach den Umweg über Skagen nehmen müssen.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) war aber schon vorher ziemlich auf der Palme. Die Kieler Oberbürgermeisterin Susanne Gaschke (SPD) hatte ihm ins Stammbuch geschrieben, dass man weniger Versprechungen

und symbolträchtige Spatenstiche brauche, sondern mehr Taten. Als am Mittag die Kanzlerin anwesend war, war sie noch deutlicher geworden. Mit beißender Ironie erinnerte sie an die Konferenz von Teheran im Jahr 1943, als die

Alliierten überlegten, den Kiel-Canal unter die Verwaltung des Völkerbunds, dem Vorläufer der UN, zu stellen. Vielleicht sei das heute ja auch eine Lösung. Selbst eine Zerstörung der strategisch wichtigen Wasserstraße sei erwogen worden. Aber das habe man ja in der Zwischenzeit durch Nichtstun selbst geschafft. Die 800 Teilnehmer in der Sparkassenarena applaudierten begeistert.

Nicht nur Versäumnisse einer einzigen Regierung

Ein wenig sachlicher ging es Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) an, der einräumte, dass die Probleme am NOK nicht durch

die Versäumnisse einer einzigen Bundesregierung entstanden seien. Jedoch mahnte er einen Masterplan mit konkreter Zeit- und Finanzplanung an. Den konnte Ramsauer prompt liefern. Die Ausschreibung für den Neubau der 375 Millionen teuren 5. Schleuse in Brunsbüttel war am Wochenende zuvor reaktionsschnell erfolgt. Die Gelder sind im Haushalt gesichert. Die restlichen 800 bis 900 Millionen Euro seien aber aufgrund des meist fehlenden Baurechts noch nicht in den Haushalt eingestellt.

Im Einzelnen werden die Sanierung der beiden großen Brunsbütteler Schleusen 210 Millionen

Euro und der Holtenauer Schleusen 240 Millionen Euro, der Neubau der Levensauer Hochbrücke 50 Millionen Euro und der Ausbau der Oststrecke 265 Millionen Euro kosten. Erst nach Abschluss dieser Arbeiten im Jahr 2018 sei eine Vertiefung des Kanals auf seiner Gesamtlänge um einen Meter bis zum Jahr 2025 möglich. Mit allen Gewerken werde spätestens im nächsten Jahr begonnen.

Irritationen durch geplante Strompreisdeckelung

Fast die Hälfte aller Teilnehmer tummelte sich in einem einzigen der sieben Workshops. Er befasste sich mit den Erneuerbaren Energien, speziell der Offshore-Windkraft. Hier hagelte es in der Sache erheblich mehr Kritik als an dem NOK. Einziges Thema war interessanterweise nicht die Verzögerung bei der Netzanbindung, die viele Investoren massiv irritiert, sondern die Investitionsunsicherheit insgesamt, die durch Ankündigungen der Bundesregierung bezüglich einer Strompreisdeckelung entstanden sei.

Thorsten Herdan, Vizepräsident der Stiftung Offshore Windenergie, fasste die Ergebnisse des Workshops mit knackigen Worten zusammen. Die gewollte Energiewende sei ohne die Offshore-Windkraft nicht realisierbar. Ausländische Investoren zweifelten jedoch in Deutschland die Rechtssicherheit an. „Wir brauchen verlässliche Rahmenbedingungen“. Die Diskussion um eine Strompreisdeckelung sei absolut kontraproduktiv. Dennoch stünden etliche Investoren bereit, große Summen in den Norden Deutschlands zu pumpen. Die Bundesregierung müsse jetzt für eine zweite Investitionsrunde sorgen. Denn derzeit fehlten die Anschlussaufträge.

Eine weitere Handlungsempfehlung war die weitgehend unstrittige Koordinierung des Ausbaus der Hafeninfrastrukturen durch das Bundesverkehrsministerium. Herdan hob hervor, dass der Bau weiterer Windparks - derzeit sind 300 Megawatt installiert, bis 2020 könnten es acht Gigawatt oder fünf Prozent des bundesdeutschen Strombedarfs sein - deutlich günstiger



Kanzlerin Angela Merkel sprach zu Beginn zu den 800 Deligierten

werde. Man habe durch die ersten Projekte gelernt, die Technik sei vorangeschritten. Dies sei mit der Entwicklung von einem Commodore 64 Computer zu einem Apple Mac vergleichbar.

Auf Kosten für Verbraucher müsse geachtet werden

Die Bundeskanzlerin indes wählte sämtliche Rechtsunsicherheiten gerade beseitigt. Es sei geklärt worden, dass bei fehlendem Netzanschluss der Netzbetreiber regresspflichtig gemacht werden könnte. Die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium Ursula Heinen-Esser sagte zu, die Förderpro-

gramme der Realität anzupassen. Aber es müssten auch die Kosten für die Verbraucher im Auge behalten werden. Allerdings werde es keine rückwirkenden Eingriffe bei der Neufassung des Energieeinspeisegesetzes geben. Sie forderte die Anwesenden auf, an der Novelle aktiv mit zu arbeiten.

Fast völlig unerwähnt blieb die Hängepartie um die Fahrrinnenanpassung der Elbe. Lediglich die Bundeskanzlerin erwähnte sie in ihren Grußworten. Und Ramsauer forderte zum Abschluss der Konferenz die Naturschutzverbände auf, ihre Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss zurück zu nehmen

Text: Matthias Soyka



Fotos: BMVBS

Warb um Verständnis: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer



Am Rande der Konferenz besucht Ramsauer die Kieler Schleuse



WSD-Chef Hans-Heinrich Witte zeigt seinem Dienstherrn den NOK

Das bleibt zu tun

Weitere Ergebnisse und Handlungsempfehlungen der 8. Maritimen Konferenz

Abseits der großen Diskussionsthemen NOK und Offshore standen auf der Maritimen Konferenz die übrigen sechs Workshop-Bereiche ein wenig im Hintergrund. Dennoch wurden auch hier eine Reihe von Anregungen und Handlungsergebnisse formuliert.

Schiffbau

Bernard Meyer, Chef der Papenburger Meyer-Werft, bezeichnete die derzeitige Lage als die „schwerste Krise in der Geschichte der Nachkriegszeit“. Gegenüber dem Zeitraum 2007 bis 2009 seien die Auftragsgänge um 85 Prozent zurückgegangen. Die Krise dürfte erst nach 2017 vorbei sein. Lediglich der Spezialschiffbau halte sich einigermaßen. Jedoch drängten hier Mitbewerber aus Fernost mit in den Markt, die im Handelsschiffbau ebenso wie die Deutschen auf dem Trocknen säßen. Die Überkapazitäten im Werftbau werden auf mindestens 50 Prozent geschätzt. Laut Meyer, sei es gut möglich, dass sich die Zahl der chinesischen Werften in den nächsten Jahren von 3.000 auf 200 reduzieren werde. Nachdem acht deutsche Werften vom Markt verschwunden seien, gebe es nur noch mittelständische Anbieter. In den letzten



Bernard Meyer präsentierte als Erster die Ergebnisse der sieben Workshops

Monaten habe sich für sie der Auftragseingang stabilisiert. Es seien sogar 500 neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Dennoch zeigte sich Meyer davon überzeugt, dass die Branche eine Wachstumsindustrie sei, da sich die Weltbevölkerung und somit auch der Welthandel weiter vermehren würden.

Der Workshop sah es als vordringlichste Aufgabe an, die maritime Koordination weiter fortzusetzen. Nützlich seien die Innovationshilfen des Bundes, von denen bis 2016 bereits insgesamt 105 Millionen Euro beantragt seien. Kernproblem bleibe die Finanzierung. Die Kanzlerin konstatierte, dass die Preise für Schiffsneubauten auf das Niveau von 2004 gefallen seien. Die Zukunft liege in innovativen Lösungen. Sie sagte den Schiffbauern und Reedern zu, dass bestehende Mittel weiter

flexibel genutzt werden könnten.

Schifffahrt

Die Krise in der Schifffahrt dürfe nach Ansicht des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), erst 2015 vorbei sein. Positiv sei, dass staatliche Hemmnisse, wie die Visumpflicht für EU-Ausländer in diesem Sommer fallen werden. Der Workshop äußerte den Wunsch nach einer einheitlichen Flaggenreverwaltung. Die Kanzlerin und er bekannten sich beide zur Tonnagesteuer, obwohl diese für den Bund einen Steuerausfall von 500 Millionen Euro pro Jahr bedeute. Ebenso positiv sei der Umstand, dass die Mittel für das Maritime Bündnis bestehend aus Reedern, Bund, Ländern und Gewerkschaften, für das der Bund 60 Millionen Euro bereit gestellt hatte,

durch weitere 30 Millionen aus einer Stiftung der Reeder aufgestockt werde.

Zur Finanzproblematik sagte Ferlemann, dass einige Banken wie die HSH Nordbank sich aufgrund von EU-Auflagen aus der Schiffsfinanzierung verabschieden müssten, andere wiederum dies freiwillig täten. Der Bund werde auf die BaFin einwirken, dass bei der Bewertung von Sicherheiten für Schiffskredite künftig eine langfristige Betrachtung (Long Term Asset Value) herangezogen werden solle.

Maritime Sicherheit

Die Situation am Horn von Afrika habe sich durch die Operation Atalanta massiv verbessert, auch wenn die Marine durch den Einsatz an ihre Grenzen stoße, sagte Ingo Gädechens, Mitglied des Bundestagsverteidigungsausschusses. Es bestünden allerdings immer noch Spannungen zwi-

schen den Reedern und den Exekutivorganen. Privater Schutz verursache einen hohen Finanzbedarf.

„Die maritime Sicherheit ist die Achillesferse für den Wohlstand unseres Landes“, resümierte Thomas Kosendey, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverteidigungsministerium. Die soziale Sicherheit sei gefährdet, wenn neue Seeverbindungen abreißen. Der Wohlstand auch im Süden Deutschlands hänge von der Freiheit der Meere ab. Deshalb sei es wichtig, auch andere Piraterie-Hot-Spots wie Südostasien oder Westafrika im Auge zu behalten. Armut und Nicht-Existenz von Staatsgewalt seien der Nährboden der Piraterie. Man müsse die soziale Situation auch in Ländern wie dem Jemen oder Oman stabilisieren, sonst werde die Operation Atalanta noch 30 oder 40 Jahre dauern.

Umweltschutz

Der Präsident des Nautischen Vereins, Prof. Peter Ehlers, betonte, dass die Weltschiffahrtsorganisation IMO die Auflagen für die Verringerung von CO₂ bei Neubauten aber auch bei Alt-Schiffen weiter vorantreiben müsse. Allerdings dürfe es keine Doppelbelastung durch die EU geben. Wichtig sei, endlich einheitliche Grenzwerte in allen EU-Gewässern zu schaffen. Als Ausweichtreibstoff wurde LNG das höchste Potenzial zugeschrieben. Hier solle der Bund verlässliche Rahmenbedingungen schaffen.

Die Umwelt-Staatssekretärin Ursula Heinen-Esser betonte, dass es keine Aufweichung bei der Redukti-

on der CO₂-Grenzwerte in den ECAs geben werde, die ab 2015 in Nord- und Ostsee von einem auf 0,1 Prozent gesenkt werden sollen. Ärgerlich sei das zögerliche Vorgehen der IMO. Um schneller ans Ziel zu kommen, sei sehr wohl ein Vorpreschen der EU denkbar, etwa durch ein CO₂-Monitoring. Zudem wäre ein funktionsfähiges Emissionshandelssystem erfolgversprechend.

Meerestechnik

Prof. Peter Herzig, Direktor des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung Kiel, sagte für den Bereich Offshore Öl- und Gasförderung, dass deutsche Firmen Marktanteile durch das Anbieten ganzer Systemlösungen, nicht nur einzelner Komponenten, verbunden mit innovativen Lösungen erzielen könnten. So sollte auch getestet werden, ob man Manganknollen in der Tiefsee abbauen kann. Der Bund täte zudem gut daran, eine Lizenz für die Exploration von Meeresulfiden im Indischen Ozean zu erwerben. Diese sei Voraussetzung für die Gewinnung von Rohstoffen wie Kupfer, Zink, Indium, Gold oder Silber.

Hafenwirtschaft und Logistik

Die Verkehrsinfrastruktur war zentraler Diskussionspunkt des Workshops. Der schleswig-holsteinische Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) betonte, dass diese die Basis für die Exportfähigkeit des Bundes sei. Deshalb müssten im neuen Bundesverkehrswegeplan die Seehafenan-



Verkehrs-Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU)

bindungen prioritär sein. Es schlug vor, die nächste Maritime Konferenz in Süddeutschland auszurichten, damit auch dort die Bedeutung der Seehäfen greifbar werde. Die Kooperation einzelner Häfen sei jedoch angesichts der Vielzahl der Betreiber eher schwierig.

Von Seiten des Bundes gab es Entwarnung bezüglich der Neuausrichtung der EU-Hafenpolitik im Mai. Dort werde es kein neues Port Package geben, das eine Vergabe von Flächen an Hafenbetriebe nur auf Lizenzbasis vorsah.

Text: Matthias Soyka

BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving

OFFSHORE-Logistics

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



Die Biokohle kann sowohl in Form von Granulat als auch von Pellets oder Briketts produziert werden

Kein Markt in Deutschland

Suncoal Industries sucht Investor für Auslandsengagement

Die Euphorie der Energiewende ist verfliegen. Viele Firmen, die mit großen Hoffnungen angetreten sind, geraten in Schieflage. Und das nicht nur in der Offshore-Windindustrie, wo die gesamte Branche um Anschlussaufträge ringt, sondern auch bei der Gewinnung von Biokohle. Das Brandenburger Unternehmen Suncoal Industries musste sich nun unter einen Schutzschirm stellen, nachdem eine Anschlussfinanzierung geplatzt war. Der Zehn-Mann-Betrieb versucht nun, durch eine Insolvenz in Eigenverantwortung den Weg aus der Krise zu finden.

Geschäftsführer Friedrich von Ploetz bräuchte einen Investor, der zwischen 500.000 und 1 Million Euro bis Ende nächsten



Friedrich von Ploetz, Suncoal Industries

Jahres in die Firma steckt. Von Ploetz will mit einem geänderten Konzept das Ruder herumreißen. Denn von der Zukunftsfähigkeit seines Unternehmens ist er überzeugt. Es konzipiert Anlagen, durch die Bioabfälle zu energetisch hoch effizienten Kohlepellets gepresst werden.

Biokohleherstellung aus getrockneten Reststoffen

Dabei werden die grünen Reststoffe zunächst getrocknet („hydrothermische Karbonisierung“), bis nur noch acht Prozent

Wasser in der Masse sind. Nach diesem „Kochen“ bleibt noch etwa ein Viertel des Grundgewichts übrig, das als Granulat belassen oder in Briketts oder Pellets gepresst werden kann. Der Heizwert von bis zu sieben Kilowattstunden entspricht dem von getrockneter Braunkohle. Da nur rund sechs Prozent der gewonnenen Energie für die Herstellung benötigt werden, liegt der energetische Wirkungsgrad bei über 90 Prozent. Eine Anlage, die etwa zwei Hektar Fläche benötigt, kostet zwischen 10 und 20 Mil-

lionen Euro und kann bis zu 20.000 Tonnen Kohle produzieren. Das reicht, um 10.000 Haushalte mit Energie zu versorgen. „Letztlich“, so von Ploetz, „geht es darum, Biomasse lager- und transportierbar zu machen.“

Niedrige CO₂ Zertifikate verhalten die Preise

Klingt toll, und eigentlich müssten die Stadtwerke und Energieunternehmen, die Kohlekraftwerke betreiben, Schlange stehen. Tun sie aber nicht. Wie immer ist es eine Frage

des Geldes. Grundsätzlich ist die Erzeugung der grünen Pellets ein wenig teurer als herkömmliche Kohle. Dies wollte Suncoal durch eingesparte CO₂-Abgaben kompensieren. Doch die Zertifikate seien derzeit preislich im Keller, so von Ploetz. Ganz im Gegensatz zu dem Rohstoff, den er verarbeiten möchte. Denn da die Preise für Holzhackschnitzel aufgrund der großen Nachfrage stark gestiegen sind, haben sich viele Kraftwerksbetreiber nach Ersatzbrennstoffen umgesehen und sind auf die Biomasse verfallen, deren Preis daraufhin ebenfalls in die Höhe schnellte. „Unsere Pellets wären eigentlich zur Mitverbrennung in Kohlekraftwerken ideal. Es ist die günstigste Art, regenerative Energie zu erzeugen. Nur wird das

nicht gefördert“, fasst von Ploetz zusammen. Schuld an der Verzerrung der Marktpreise habe somit das Energieeinspeisegesetz (EEG).

Südamerika als lohnendes Erzeugerland

Die bittere Erkenntnis nach fünf Jahren lautet für Suncoal somit: Es gibt für die Biokohle keinen Markt in Deutschland. Dafür aber sehr wohl im Ausland. Von Ploetz will nun Anlagen in Südamerika und Südostasien bauen. Ein Investor will im Sommer mit der Errichtung eines Produktionsstandorts in Thailand beginnen. Absatzmärkte für die Biokohle könnten Kraftwerke in den Niederlanden und Großbritannien sein. Dort gebe es laut von Ploetz im Gegensatz

zu Deutschland staatliche Anreize, von Kohle auf Biomasse umzusteigen.

Was Suncoal nun fehlt, ist eine Zwischenfinanzierung. Drei Jahre dauert es in der Regel von der ersten Idee bis zur Realisierung einer Anlage, wie sie im

Kleinen schon in Ludwigsfelde steht. Fände das Unternehmen einen Geldgeber, würde der Mitgesellschafter, die staatliche KfW, die gleiche Summe noch einmal dazu schießen.

Text: Matthias Soyka



Die Versuchsanlage im brandenburgischen Ludwigsfelde

Qualität



Innovation

Hafenbetrieb mit hohem Service- und Qualitätsniveau seit über 80 Jahren

- Lagerung und Kühlung
- Umschlag
- Veredelung (z.B. Vakuumieren)
- Reinigung und Mischung

Spezialist für Lebensmittelrohware wie z.B. Backsaaten, Nüsse, Trockenfrüchte etc.

- Mehr als 30.000 m² Lagerfläche
- Alarm- und Brandgeschützt
- Offenes Zolllager Typ D
- Bio-, HACCP- und IFS-Zertifiziert

www.eichholtz.de

Tradition



Your Full-Service-Logistic-Partner





So gut besucht wie hier mit der „Hanjin Soho“ war das Hamburger EUROAGTE-Terminal leider nicht immer

Wilhelmshaven verhagelt EUROGATE die Bilanz

Nur 7.000 TEU im ersten Quartal am JadeWeserPort umgeschlagen

Die Bremer EUROGATE-Gruppe hat einen durchwachsenen Jahresabschluss 2012 vorgelegt. An den insgesamt elf Standorten blieben Umschlag und Umsatz mit 13,3 Millionen TEU und 654 Millionen Euro nahezu konstant, der Gewinn sank jedoch drastisch um 30 Prozent auf 55 Millionen Euro. Dies ist auf, laut Geschäftsleitung, „zu erwartende“ Anfangsverluste am JadeWeserPort und einen streikbedingten Einbruch in Tanger zurückzuführen. Während sich in Marokko die Umschlagszahlen im ersten Quartal des neuen Jahres wieder mehr als normalisiert haben, sind die Daten, die aus Wilhelmshaven kommen, ernüchternd.

Wurden seit der Eröffnung Ende September bis zum Jahresende gerade einmal 28.000 TEU umgeschlagen, waren es im ersten Quartal 2013 nur noch lächerliche 7.000 TEU. Und das, obwohl das Unternehmen hier im vergangenen Jahr rund 100 Millionen Euro – über 60 Prozent seiner Investitionen – gesteckt hat. Augenscheinlich hat sich das neue Terminal noch nicht etabliert. Zudem wurde einer der drei bisher den Jadebusen anlaufenden Dienste aus

Südamerika über die Wintermonate eingestellt, so dass nur noch ein Fernostdienst und eine Feeder-Verbindung in die Ostsee des Mitbetreibers Maersk den Hafen anlaufen. Seit 18. März sind deshalb 350 der 400 Mitarbeiter in Kurzarbeit. Vorstandssprecher und Miteigentümer Robert Eckelmann schätzt, dass es mindestens drei Jahre dauern wird, bis sich der neue Hafen am Markt durchsetzen kann. Da das Angebot in den nächsten Jahren, wenn vor allem in

Rotterdam die neue Ausbaustufe Maasvlakte 2 in Betrieb gehen wird, weiter wachsen wird, ist dies ein eher ambitionierter Zeitplan.

Zugesagte Ladungsmengen werden nicht erreicht

Für EUROGATE könnte Wilhelmshaven auch in diesem Jahr noch einmal teuer werden, da es Zusage gegenüber der Landesregierung gibt, hier eine bestimmte Menge Container umzuschlagen.

Maersk hatte gegenüber dem Terminalunternehmen vertraglich zugesichert, mindestens 700.000 TEU anzuliefern. Sollte der JadeWeserPort unverschuldet die Ladungsmenge nicht erhalten, drohen Strafzahlungen. Ob der EUROGATE-Großkunde Maersk, mit dem man auch in Marokko ein Terminal gemeinsam betreibt, diese jedoch allein tragen wird, ist noch nicht geklärt. Schließlich will EUROGATE den Partner nicht vergraulen.

Ungeachtet dessen hat EUROGATE mit einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen Verträge geschlossen, um Ladung von Wilhelmshaven nach Hamburg oder auf Nebenstrecken nach Duisburg zu transportieren, von wo aus sie nach Süd- oder Südosteuropa weiter transportiert werden könnte. Zu „konkurrenzfähigen Preisen“, wie es der zweite Vorstandsvorsitzende Emanuel Schiffer formulierte. Neben der eigenen Tochter EUROGATE Intermodal, die den boxXpress betreibt, und der ACOS Group, an der EUROGATE ebenfalls Anteile hält, zählt auch die DB-Tochter TFG Transfracht hierzu. Wie jedoch diese Konditionen aussehen und ob der normalerweise gegenüber dem Seeschiff deutlich teurere Bahntransport auf wunderbare Weise trotz Umladens besonders mit Zielort Hamburg konkurrenzfähig ist, sagte Schiffer nicht. Zumal diese Transportva-

riante das eigene Terminal in Hamburg kannelisieren würde.

In Hamburg ein Drittel der Ladung verloren

In der Hansestadt war der Umschlag mit 1,8 Millionen TEU zum dritten Mal in Folge stark rückläufig (-zwölf Prozent). Seit 2008 verlor EUROGATE hier ein Drittel seiner Ladung. Schiffer begründete dies damit, dass einige Fernostdienste nach Bremerhaven umgeroutet wurden, wo das Unternehmen 2012 mit 6,1 Millionen TEU um drei Prozent zulegen konnte. Zudem habe es aufgrund der Schifffahrtskrise neue Allianzen gegeben wie die zwischen dem italienischen Stammkunden MSC und der französischen CMA CGM, die wiederum engen Kontakt zum Konkurrenten HHLA pflegt. So werden die MSC-Schiffe derzeit am gegenüberliegenden Burchardkai abgefertigt. Dennoch stehe laut Schiffer das Unterneh-

men „voll und ganz“ zur Westerweiterung des Terminals auf 6 Millionen TEU Umschlagskapazität. In der Hamburger Bürgerschaft waren bereits Stimmen, vor allem der Grünen, laut geworden, den weit über 500 Millionen Euro teuren Ausbau zu stoppen, da das Terminal bereits jetzt nicht einmal zur Hälfte ausgelastet sei.

Schiffer entgegnete dem, dass er optimistisch sei, dass bis zur Jahresmitte zwei neue Dienste das Hamburger Terminal neu anlaufen werden. Zudem warnte er eindringlich davor, Hafenspolitik nur nach Sichtweite zu betreiben. Man dürfe sich nicht von Quartals- oder Jahresergebnissen leiten lassen. Wenn die Erweiterung 2019 ans Netz gehen sollte, liegen zwischen dem Planungsbeginn und der Vollendung 22 Jahre. In dieser Zeit gebe es immer ein Auf und Ab. Zudem sei die Hansestadt vertraglich gebunden.

Arbeiter legten Schiffe in Tanger lahm

Den größten Einbruch (-35 Prozent auf 550.000 TEU) musste das Terminalunternehmen auf seiner noch recht neuen Anlage in Tanger hinnehmen. Hier lähmte ein Streik fast drei Monate lang den Umschlag. Eckelmann sprach sogar von „Sabotage“ durch die Mitarbeiter, die die Spreader samt Container auf die abzufertigenden Schiffe herunterließen und anschließend ihre Containerbrücken verließen, so dass die Frachter nicht auslaufen konnten. 31 Prozent mehr Lohn erstritten die Hafendarbeiter so. Angesichts eines Jah-

resgehalts von 8.000 Euro erhalten sie auch jetzt noch jedoch nur gut zehn Prozent eines deutschen Kollegen. Mittlerweile haben sich die Umschlagszahlen normalisiert und dürften im Sommer sogar die Grenze der Leistungsfähigkeit von 1,4 Millionen TEU erreichen.

All diese Rückschläge wurden jedoch von positiven Entwicklungen vor allem in den italienischen Häfen und Bremerhaven kompensiert. Gioia Tauro verzeichnete mit knapp 2,7 Millionen TEU ein stolzes Plus von 18 Prozent, Cagliari mit 560.000 TEU ein Plus von fünf Prozent. Der neue Hafen im russischen Ust Luga stand mit 11.000 TEU erstmals in der Bilanz.

Für das laufende Jahr erwartet Eckelmann eine stabile Entwicklung. Schwierigkeiten werde es weiter in Wilhelmshaven geben. EUROGATE schlug als Beitrag zu einer von manchen Teilen der Politik geforderten Hafenkooperation eine gemeinsame Vermarktung der deutschen Containerhäfen unter der Marke „German Container Ports“ vor, an der sich auch Hamburg beteiligen soll. Dort ist man von derartigen Ideen wenig begeistert. Zum einen weil die Marke „Hamburg“ bereits weltweit etabliert ist, zum anderen, weil Hamburg ein Universalhafen ist, der auch die Anlagen promoten will, die Massengut, Projekt- oder RoRo-Ladung umschlagen. Zudem, so heißt es aus Hamburg, wäre dies auch kartellrechtlich und nach dem EU Wettbewerbsrecht bedenklich. Letztlich würde so ein Zusammenschluss nur Bremen nützen

Text: Matthias Soyka



Foto: HHLA

Die fetten Jahre sind vorbei

Trotz gestiegenem Marktanteil enttäuschen die Zahlen der HHLA

Strahlender Kunde: Mit der „Marco Polo“ hatte das weltgrößte Containerschiff am Burchardkai festgemacht

Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat nach einem allgemein schwierigen Jahr 89 Millionen Euro weniger umgesetzt und schloss das Jahr mit einem Erlös von 1,28 Milliarden Euro (-7,3 Prozent) ab. Das EBIT sank im gleichen Verhältnis auf 307,5 Millionen Euro: Konzernüberschuss (111,8 Millionen Euro) und Dividende (65 Cent pro Aktie) blieben stabil. Die Eigenkapitalquote sank jedoch erheblich um 3,8 Prozentpunkte auf 31,8 Prozent. Damit sind die Zeiten, in denen es jedes Jahr zweistellige Zuwachsraten gab, wohl endgültig vorbei. Hoffnungen, der Einbruch nach der Krise 2008/2009 werde schnell wieder aufgeholt und der Aufwärtstrend nach dieser „Delle“ erneut fortgesetzt, bestätigten sich nicht. „Die fetten Jahre sind vorbei“, fasste es Wirtschaftssenator Frank Horch auf der Maritimen Konferenz zusammen.

Trotz all dieser Enttäuschungen ist das Ergebnis der HHLA aber durchaus respektabel. Schließlich hat man den Marktanteil in der Nordrange leicht auf 19,6 Prozent gesteigert. Denn im Containerumschlag legte man um 1,4 Prozent auf 6,85 Millionen TEU zu, ganz im Gegensatz zum Konkurrenten EUROGATE. Hinzu kommen 329.000 TEU (+ 11.000) auf der Beteiligungsanlage in Odessa. Auch die HHLA hatte sich auf sich ändernde Fahrgebiete einzustellen. Die Fernostverkehre gingen um 8,3 Prozent zurück, dafür schnellte der Umschlag mit Waren aus und nach Nordamerika um 19,4 Prozent auf 535.000 TEU in die Höhe. Sehr

positiv waren auch die Transshipmentverkehre in die Ostsee, die um 15,7 Prozent auf 1,05 Millionen TEU zulegten.

Höhere Kosten durch verzögerte Elbvertiefung

Dennoch hatte die HHLA auch mit gestiegenen Kosten zu kämpfen. Nicht zuletzt, aufgrund der sich weiter verzögernden Fahrinnenanpassung der Elbe. Denn da zunehmend immer größere Schiffe die Hansestadt anlaufen, die nur in einem sehr engen Zeitfenster mit der Flut den Hafen wieder verlassen können, müssen die Terminalarbeiter Sonderschichten fahren, damit das Schiff im Zeitplan bleibt. Nach dem

Ausbau der Fahrinne würde dieses Zeitfenster deutlich größer werden.

Aufgrund der verhaltenen Ladungsentwicklung hatte die HHLA den Ausbau des Burchardkais in der zweiten Jahreshälfte um 30 Prozent zurückgefahren. Dies sei möglich, so der Vorstand, weil die Erweiterung der Blocklager modular sei und somit den Bedürfnissen angepasst werden könne. So ließen sich teure Überkapazitäten vermeiden.

Kaum bessere Zahlen in 2013 erwartet

Für das laufende Geschäftsjahr erwartet der Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters ein

„stabiles Betriebsergebnis“, das im Bereich zwischen 155 und 175 Millionen Euro liegen dürfte bei einem ähnlichen Umsatz wie in diesem Jahr. Die Lage sei weiterhin von hoher Unsicherheit in der Weltwirtschaft geprägt.

Um jeglicher Kritik des Hauptanteilseigners entgegen zu treten, betonte Peters die wirtschaftliche Bedeutung der HHLA für die Stadt Hamburg. Sie sei nicht nur mit 4.915 Angestellten (+118) ein wichtiger Arbeitgeber, sondern werde auch für 2012 insgesamt 33,9 Millionen Euro Dividende in den Stadtsäckel ausschütten und habe 41,6 Millionen Euro Steuern gezahlt.

Text: Matthias Soyka



saco

...shipping and more!



... gemeinsam in die Zukunft blicken!

25
JAHRE
www.saco.de



Ein Geschenk des **NORDDEUTSCHES MEDIENKONTOR** zum 25-jährigen Bestehen

PR • MARKETING • VERLAG

Wir gratulieren herzlichst.

Chaos um den CTS

Pohl & Co. hofft, noch über 2016 hinaus am Hansa Terminal zu bleiben

„Ein Stopp der Planungen für das CTS wäre eine Katastrophe.“ So hatte es der Finanzvorstand der Hamburg Port Authority, Tino Klemm, noch im Herbst letzten Jahres bei der Vorstellung der Haushaltszahlen für das Jahr 2013 formuliert. Schließlich hatte die HPA auf der Spitze der Boomphase im Sommer 2008 der Buss Gruppe 118 Millionen Euro dafür gezahlt, das Hansa Terminal deutlich vor 2025 zu räumen. Mittlerweile wurde jedoch der Pachtvertrag bis 2016 verlängert. Man wolle die Arbeiten von Norden her an das Gelände im Süden heranzuführen, um dann mit dem Umbau schrittweise zu beginnen, hatte es im Dezember geheißen. Nun kommt mit dem Kreuzfahrterminal wieder alles ganz anders.



Foto: HHLA

Das Altonaer Kreuzfahrterminal wurde erst vor zwei Jahren eröffnet

Die Reaktionen sind höchst unterschiedlich. Für die Pohl & Co. GmbH, die auf dem Hansa Terminal am Südrand eines späteren CTS angesiedelt ist, bedeutet das eine gute und eine schlechte Nachricht. Positiv ist laut Geschäftsführer Andreas Otto, dass das Unternehmen für vier Jahre Planungssicherheit hat. Im vergangenen Jahr hat man die Mitarbeiterzahl um zehn Prozent auf 70 aufgestockt und zum Jahresbeginn erstmals einen Eisenbahnrundlauf in die Angebotspalette aufgenommen. Mit dem ehemaligen Polzug-Chef Walter Schulze-Freyberg ist zeitgleich ein ausgewiesener Bahnexperte mit in die Geschäftsleitung gekommen. Das Konzept sieht vor, Papier aus Norwegen zu zwei

Dritteln in Hamburg zu löschen und um Ware aus Südeuropa sowie Mittel- und Süddeutschland zu ergänzen, die auf der Schiene angeliefert wurde. Auf der Rückfahrt werden in den Waggons Forstprodukte aus Norwegen, Kanada und Osteuropa gefahren. Der Frachter fährt derzeit weiter zum britischen Immingham, das ein neuer Anlaufhafen der Reederei DFDS ab Hamburg ist. Diese Dienstleistung für DFDS bedeutet einen weiteren Ausbau des zweiten Standbeins von Pohl & Co. neben dem Kerngeschäft, dem Strippen ausländischer Container, die mit Print- und Verpackungsmaterial beladen sind. Einbußen, die es im Printbereich gegeben habe, seien durch Mehraufträge im Online-

Verpackungsbereich kompensiert worden. All das wäre ohne die Pachtverlängerung in Gefahr, obwohl man natürlich auch nach Alternativen Ausschau gehalten habe.

„Wissen nicht, worauf wir uns bewerben sollen“

„Das neue Kreuzfahrterminal macht uns nur sicherer“, freut sich Otto. Doch die Sache hat auch einen Haken. Schließlich habe man sich ja beim Markterkundungsverfahren der HPA mit dem Betreiber des Hansa Terminals, der Buss Gruppe, zusammengetan und für das Konzept einer stufenweisen Erschließung des CTS einen Preis erhalten. „Wir stehen zu diesem Konzept“, sagt Otto. „Imperial würde gerne auch in weitere Geschäftsfelder investieren. Doch das ist



Andreas Otto, Geschäftsführer Pohl & Co.

schwierig, wenn der HEP gerade über den Haufen geworfen wird. Wir wissen nicht, worauf wir uns bewerben könnten.“ Die Sinnhaftigkeit sei nicht zu erkennen. Schließlich sei es nicht gesagt, dass der Boom in der Kreuzfahrt weiter anhalten werde.

Über 500.000 Gäste erwartet

Erstmals werden in diesem Jahr über 500.000 Gäste erwartet – ein Plus von 15 Prozent. Doch das Kreuzfahrtgeschäft hat auch so seine Tücken. Denn es ist von allen Hafendienstleistungen das mit dem geringsten Ertrag. Der Frachtumsatz liegt etwa beim Fünffachen. Bislang ließen Kreuzfahrtgäste nach Angaben des Hamburg Tourismus GmbH jährlich 144 Millionen



Frank Horch, Wirtschaftssenator



Foto: CTS Pohl

Pohl-Papierumschlag

Euro in der Stadt. Die Wirtschaftsbehörde hofft offenbar, dass diese Zahl noch deutlich steigen könnte. Allerdings stützt sich die Berechnung auf Übernachtungsgäste, die täglich im Schnitt rund 800 Euro in der Hansestadt ausgeben.

Nur 30 Anläufe im Jahr geplant

Das neue Kreuzfahrterminal indes soll erstmals ein Wechselterminal sein. Das heißt, hier starten und enden die Kreuzfahrten. Derzeit gibt es Interesse der Reederei Aida Cruises, Hamburg für ihre beiden größten, im März 2015 und März 2016 fertig gestellten Schiffe als Basishafen zu verwenden. Von jährlich 30 Anläufen ist die Rede. Das würde bedeuten, dass in Stoßzeiten mehrere 1.000 Pkws der 3.250 Passagiere in das Herz des Hamburger Hafens drängen. Andere Gäste wiederum werden per Bahn oder Flugzeug anreisen und sich mit einem Shuttledienst nach Steinwerder bringen lassen. Ob sie tatsächlich einen zusätzlichen Aufenthalt in Hamburg einplanen, ist indes ungewiss.

Heinrich Ahlers, Geschäftsführer von Buss Ports, ist von der Idee Horchs dennoch begeistert. Sein Unternehmen werde sich um den Betrieb an dem dritten Kreuzfahr-

terminal bewerben. Es sei ein richtiger Schritt, den „Hafen erlebbar“ zu machen und mehr Akzeptanz in der Bevölkerung zu erzielen. Ganz uneigennützig ist dies freilich nicht. Damit hätte Buss auch einen Fuß im hinteren Teil des CTS.

Umbau soll lediglich für eine Übergangszeit sein

Der Verbandsgeschäftsführer der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten, Alexander Geisler, ergänzte, dass mit einem zusätzlichen Terminal auf Steinwerder sehr schnell und kostengünstig auf die aktuelle Marktentwicklung seitens der Hansestadt reagiert werden könne. Es müsse aber sichergestellt werden, dass keine geschlossenen Strukturen entstehen und neue Monopole vermieden werden. Ein neues Terminal muss grundsätzlich für alle Anbieter offen sein. „Mit Blick auf die besondere Lage der Flächen halten wir allerdings am Ziel fest, Steinwerder langfristig als Standort für ein zusätzliches Containerterminal zu nutzen, wenn der Markt dieses erforderlich machen sollte.“ Horch betonte, dass das Terminal nur übergangsweise hier angesiedelt werden solle.

Weniger Euphorie löste Horchs Idee bei der HPA aus. Zum einen überraschte Horch mit seinem Vorschlag HPA-Chef Jens Meier, der diesen zunächst auch vielsagend unkommentiert ließ. Zum anderen torpediert das Kreuzfahrterminal die Pläne für den CTS, denn der Kronprinz Kai liegt nicht etwa am

Rande der Ausbaufäche sondern in der oberen Mitte. Eigentlich sollte er mit dem Travehafen, Oderhafen und Ellerholzhafen zugeschüttet werden. Wie ein zeitlich begrenzter Umbau von 50 Millionen Euro innerhalb von zehn oder 15 Jahren reinvestiert werden könnte, erscheint zudem schleierhaft. Eine Abgabe von allen Kreuzfahrtpassagieren, etwa 20 Euro pro Kopf, vergleichbar mit einer Landegegebühr an Flughäfen, ist im Gespräch. Horch betonte zwar, dass die Planungen für den CTS unverändert weitergehen. Wie das allerdings in der Praxis aussehen soll, ist unklar.

Konflikt mit der HHLA um Überseezentrum

Doch offenbar geht es um etwas ganz anderes. Wie es aus Insiderkreisen heißt, habe die HHLA gehofft, dass das Terminal am defizitären Überseezentrum angesiedelt werden könnte. Dort betreibt das zu 70

Prozent in städtischem Besitz befindliche Unternehmen einen Containerpackdienst, der zwischen 3 und 5 Millionen Euro Verluste im Jahr erwirtschaften soll. Die HHLA hat zudem einen Pachtvertrag, der noch rund 15 Jahre läuft. Womöglich hat man auch hier auf eine satte Abfindung gehofft. Horch machte jedoch deutlich, dass die Lösung am Überseezentrum mit weit über 100 Millionen Euro zu teuer sei. Dem Vernehmen nach soll der HHLA-Betriebsratschef und SPD-Bürgerschafts-abgeordnete Arno Münster beim Senator vorstellig geworden sein, weil dort nun Arbeitsplätze in Gefahr sein könnten. Offenbar ohne Erfolg. Horch erklärte dagegen, es solle eine „diskriminierungsfreie Abfertigung“ im Kreuzfahrtbereich sicher gestellt werden. Letztlich erscheint das dritte Kreuzfahrterminal ein Machtkampf zwischen Wirtschaftsbehörde und HHLA zu sein.

Text: Matthias Soyka



Foto: HPA

So sollte das CTS später einmal aussehen

Breit aufgestellt

VTG federt Einbußen in Einzelsegmenten durch großen Kundenstamm ab



Strahlende Aussichten: Der Fuhrpark von VTG vergrößerte sich im vergangenen Jahr noch einmal kräftig

Die Kapriolen der Wirtschafts- und Finanzkrise sind auch an einem soliden Unternehmen wie der VTG Aktiengesellschaft nicht völlig spurlos vorübergegangen. Die Konjunktur sei „sehr unstetig“ gewesen, erklärte der Vorstandsvorsitzende Heiko Fischer bei der Vorstellung der Bilanz 2012. Im vierten Quartal sei sie sogar sehr stark rückläufig gewesen. Dennoch haben die Waggonverleiher mit 767 Millionen Euro einen um 2,3 Prozent höheren Umsatz erzielt. Das Ergebnis stieg sogar um drei Prozent auf 173,8 Millionen Euro.

Der Abschluss hätte durchaus noch besser ausfallen können, wären VTG nicht an zwei Stellen Geschäfte weggebrochen. So führte die Insolvenz der Petropus-Gruppe vorübergehend zu einer Nichtauslastung von Waggons. Ebenso blieb in Frankreich wegen

einer schlechten Ernte der Weizentransport weitgehend aus, wodurch der Fuhrpark in diesem Bereich ebenfalls nicht voll genutzt wurde. Man habe den Agrarwagenbestand dort um ein Drittel abgebaut. Beide Rückschläge hätten jeweils Abschlüsse

von je 1 Million Euro bedeutet.

Aurubis und Novelis mit neuen Aufträgen

Aufgrund der breiten Aufstellung der AG habe man diese Dellen mehr als ausgleichen können, betonte

Fischer. So hat VTG erstmals Kupfer für Aurubis transportiert. Zudem nutzt die Novelis Inc. nun VTG-Wagen für ihr Aluminium. Das traditionelle Waggonvermietungsgeschäft stieg um 3,5 Prozent auf 303,9 Millionen Euro. Der Fuhrpark wurde um 1.700 neue Wagen erweitert, womit die VTG nun weltweit 54.000 Waggon auf Schienen stehen hat. 1.000 davon laufen nun im russischen Markt. Das sind 150 Kesselwagen mehr als im Jahr davor. 156,7 Millionen Euro hat VTG in Waggons investiert. Insgesamt waren es mit dem Kauf neuer Tankcontainer und gebrauchter Waggons 220,5 Millionen Euro – so

viel, wie noch nie zuvor. In diesem Jahr sollen weitere 1.200 Waggons folgen, wofür VTG abermals rund 200 Millionen Euro investieren will. 2014 sind noch einmal 600 Wagen in Planung.

Dass jeder Euro, der hier investiert wird, gut angelegtes Geld ist, zeigt ein Blick auf die EBITDA-Marge dieses Segmentes, die sogar noch einmal um 1,7 Prozent auf 53,2 Prozent anstieg. Mit anderen Worten: Bei der Waggonvermietung verdiente VTG 167,4 Millionen Euro (+ sieben Prozent). Die Auslastungsquote habe mit 90,4 Prozent auf einem „guten Niveau“ gelegen. Jedes Prozent mehr Auslastung bedeute jedoch ein Mehr an Gewinn von bis zu 2,5 Millionen Euro.

Auch auf dem zweiten Standbein, der Schienenlogistik, hielt sich VTG trotz der Schwierigkeiten in Frankreich stabil. Der

Umsatz kletterte leicht auf 296,8 Millionen Euro, allerdings sank das EBITDA um 36,2 Prozent auf 7,7 Millionen Euro. Aufgrund eines Einmaleffekts im Jahr 2011 relativiert sich das Minus jedoch auf 20,8 Prozent.

Das letzte Geschäftsfeld, die Tankcontainerlogistik, erhöhte den Umsatz um 3,7 Millionen auf 155,5 Millionen Euro. Das EBITDA sank auch hier um 8,7 Prozent auf 11,9 Millionen Euro.

Die Nettoverschuldung erhöhte sich um 100 Millionen Euro auf 757 Millionen Euro. Die Dividende soll um zwei Cent auf 37 Cent steigen.

Für das laufende Jahr erwartet VTG einen weiter steigenden Umsatz im Bereich zwischen 780 und 830 Millionen Euro, das EBITDA soll bei 180 bis 190 Millionen Euro liegen.

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



VTG ermieta auch konventionelle Waggons erfolgreich

Leiharbeiter können zu eigenen Angestellten werden

Gerichte stärken zunehmend Rechte der Arbeitnehmer

Arbeiten Sie auch mit Leiharbeitnehmern von einer Zeitarbeitsfirma? Dann müssen Sie nach neuen Entscheidungen der deutschen Arbeitsgerichte künftig mit wesentlich größeren Schwierigkeiten als bisher rechnen. Hier die drei wichtigsten Konsequenzen.

Erstens: Wer als Arbeitgeber Leiharbeitnehmer auf einem auf Dauer angelegten Arbeitsplatz im eigenen Betrieb einsetzt, muss damit rechnen, dass diese Leiharbeitnehmer künftig einen Arbeitsvertrag direkt mit dem eigenen Unternehmen erstreiten können – mit allen unangenehmen Folgen. Eigentlich sieht das Gesetz vor, dass Leiharbeiter gerade nicht die Angestellten des eigenen Unternehmens sind, sondern die Beschäftigten

der Zeitarbeitsfirma. Doch nun gibt es aktuelle Urteile verschiedener Landesarbeitsgerichte, die einen Durchgriff auf das Unternehmen, das entleiht, erlaubt haben. Was ist der Hintergrund? Im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz ist geregelt, dass das Ausleihen von Arbeitnehmern „vorübergehend“ erfolgt. Einige Richter argumentieren aber, dass der Einsatz auf einem Dauerarbeitsplatz eben nicht vorübergehend sei. Folge:

Diese Kollegen werden zu eigenen Arbeitnehmern – und zwar mit gleicher Bezahlung, mit gleichem Urlaub, mit gleichen Rechten und mit gleichem Kündigungsschutz wie die Stammelegschaft! Dafür soll es bereits ausreichen, dass Stellenausschreibungen für unbefristete Arbeitsplätze erfolgt sind (Landesarbeitsgericht Berlin, 9. Januar 2013 – Aktenzeichen 15 Sa 1635/12; Landesarbeitsgericht Baden-Württemberg, 22.

November 2012 – Aktenzeichen 11Sa 84/12).

Kleinbetriebe müssen Kündigungen begründen

Zweitens: Durch ein neues Urteil des Bundesarbeitsgerichts drohen Kleinbetrieben mehr und vor allem schwierigere Gerichtsverfahren. Zum Hintergrund: Wer nicht mehr als zehn eigene Arbeitnehmer für mindestens 30 Stunden in der Woche beschäftigt, muss bei einer Kündigung



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Markus Waitschies,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Kündigungen klagen werden (Bundesarbeitsgericht, 24. Januar 2013 – Aktenzeichen 2 AZR 140/12). Dies führt auch dazu, dass davon betroffene bisherige Kleinbetriebe künftig gesetzlich anerkannte Kündigungsgründe vortragen müssen.

Größere Betriebsräte durch Leihkräfte

Drittens: Bislang haben Leiharbeiter bei der Berechnung für die Anzahl der Betriebsräte in einem Unternehmen nicht mitgezählt. Auch dies ist mittlerweile anders. Das Bundesarbeitsgericht hat entschieden, dass zumindest in größeren Betrieben von mehr als 100 Arbeitnehmern in der Regel eingesetzte Leiharbeiter wie eigene Beschäftigte zur Belegschaft gehören

– und so die Belegschaften (Bundesarbeitsgericht, 13. März 2013, Aktenzeichen: 7 ABR 69/11).

Die Rechte der Betriebsräte werden zudem dadurch gestärkt, dass das Bundesarbeitsgericht nun das Recht auf Beteiligung an so genannten Betriebsänderungen (Umstrukturierung, Outsourcing, Entlassungen) durch Mitzählen der Leiharbeiter früher einsetzen lässt (Bundesarbeitsgericht, 18. Oktober 2011 – Aktenzeichen 1 AZR 335/10).

Text: Thomas Schneider,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

Markus Waitschies,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de



Foto: HHLA

Auch bei der HHLA kommen in Spitzenzeiten hin und wieder qualifizierte Leiharbeiter zum Einsatz

Komplexe Aufgaben erfordern effiziente Lösungen!

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

Trogbrücke über die Elbe bei Rothensee
am Wasserstraßenkreuz Magdeburg



PANTAENIUS

Unternehmensversicherungen

Hamburg · Düsseldorf · München

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

www.pantaenius.eu

Ein Haus ganz aus Holz

Das „Waldcafé Corell“ bietet ursprüngliche Behaglichkeit für alle Generationen

In einer Zeit der Massenkommunikation und der ständigen Erreichbarkeit wird es für den leidgeprüften Großstädter bisweilen immer schwieriger, zur Ruhe zu kommen und einen entsprechenden Ausgleich für sein rasantes Leben zu haben. Diesen finden Einheimische und Tagesausflügler im Hamburger Stadtteil Niendorf. Hier liegt eines von Hamburgs schönsten und naturreichsten Freizeit- und Erholungsgebieten: das Niendorfer Gehege, mit 142 Hektar eines der größten Waldgebiete der Hansestadt.



Ganz aus Holz: Das „Waldcafé Corell“ im Niendorfer Gehege



Gerichte der Saison wie Spargel mit Schinken

Wohlhabene Hamburger Familien haben hier einst wunderschöne Parks für ihre dazugehörigen Sommervillen geschaffen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Gehege als Beschaffungsstelle für Brennholz der Hamburger Bevölkerung genutzt und nach 1952 von der Stadt neu bepflanzt. Heute gibt es hier fast 15 Kilometer Wanderwege um das berühmte Damwild Gehege, den Ponyhof und den inmitten des Areals gelegenen Kinderspielplatz. Trotz all dieser Zerstreuungsmöglichkeiten fehlte dem Niendorfer Gehege



Water und Sohn Corell

noch ein entscheidendes Merkmal: eine Restauration.

Drei Jahre Wartezeit auf die Baugenehmigung

Diesen Umstand machte sich Herbert Corell zu nutze. Der Sohn eines altingesessenen Hamburger Kaffeerösters beschloss, sich mit Anfang 40 einem neuen Geschäftszweig zu widmen. Da er selbst früher viele gastronomische Betriebe der Stadt und sogar den Hamburger Dom mit seiner Ware beliefert hatte, lag es nahe, sich selbst der Gastronomie zu widmen. Schnell wuchs der Wunsch nach einem geeigneten Standort für das neue Geschäft, und er entschied sich für das Niendorfer Gehege. Drei Jahre dauerte es, bis die Bauanträge in dem Landschaftsschutzgebiet

genehmigt waren. Corell bekam ein großartiges Grundstück mit Parkmöglichkeiten an der Straße Niendorfer Gehege. Hier schuf er mit seiner Ehefrau, die später nahezu zehn Jahre der Küche des „Waldcafés Corell“ vorstand, ein einzigartiges Refugium mit absoluter Wohlgefühl-Atmosphäre.

Das 265 Quadratmeter große Blockhaus wurde zur Gänze mit Kiefernholz aus Finnland gebaut und am 1. Oktober 1981 eingeweiht. Allein von außen ist die Restauration außerordentlich ansprechend und liebevoll gestaltet. Gemütlich sieht es aus, fast verwunschen liegt es da. Die massiven Bohlen der Außenwände tragen ein sich besonders harmonisch in die Landschaft einfügendes Grasdach, das satte 40 Tonnen wiegt.

Der sechseckige Gastraum mit seinem gemütlichen Erscheinungsbild lässt Wanderer und Spaziergänger zu allen Jahreszeiten für eine längere Pause gern verweilen. Das Essen ist, wie es sich für ein Naherholungsgebiet auch gehört, gut bürgerlich, und die Karte bietet saisonale Köstlichkeiten. Gegenwärtig beginnt die Spargelzeit, und das Restaurant bietet frischen, butterzarten Spargel in vielen Varianten an. Als Suppe, pur mit Kartoffeln und hausgemachter Hollandaise, mit Katenschinken, Putenschnitzel oder moderne Variationen mit Rotbarschfilet, Büsumer Krabben oder argentinischem Rumpsteak. Das Essen ist fabelhaft und die kurze Anfahrt bei ausreichend Parkmöglichkeiten die Reise wert.

Die nächste Generation ist bereits von Kindesbeinen an mit dem Restaurant groß geworden. Frank Corell ist der Sohn des Unternehmerpaares und arbeitet bereits seit 20 Jahren im Waldcafé. Eines Tages wird er in die Fußstapfen seines Vaters treten.

Text: Holger Grabsch

Restaurant Waldcafé Corell
Niendorfer Gehege 50
22453 Hamburg
Tel.: 040 - 58 53 78
Fax: 040 - 58 02 37
restaurant@waldcafe-corell.de
www.waldcafe-corell.de

Öffnungszeiten:
Täglich 11-22 Uhr
Ruhetag ist Montag

Ein Mann muss tun, was er tun muss

Tom Cruise spielt den ehemaligen Militärpolizisten „Jack Reacher“

Die Romane des Briten Lee Child sind Weltbestseller. Es war nur eine Frage der Zeit, bis sein Held Jack Reacher den Weg auf die Leinwand finden würde. Nun ist dies mit der Verfilmung des Romans „One Shot“ geschehen, und das Ergebnis geht völlig in Ordnung. Allein über die Besetzung des Hauptdarstellers Tom Cruise kann man streiten...



Robert Duvall (r.) unterstützt Tom Cruise



Ab 6. Mai im Verkauf



Jetzt wird es handgreiflich

Ein sonniger Tag in Pittsburgh. Der Veteran James Barr fährt in ein Parkhaus, packt sein Scharfschützengewehr aus und erschießt eine Handvoll Menschen – so scheint es jedenfalls. Noch bevor der Vorspann zu Ende ist, ist der Mann von der Polizei gefasst. Das Einzige, was der Verdächtige von sich gibt, bevor er von Mitgefangenen ins Koma geprügelt wird, ist „Holt Jack Reacher“. Reacher (Tom Cruise) ist ein ehemaliger Militärpolizist, der nach seinem Abschied durchs Land vagabundiert. Er hat neben einer Zahnbürste nur die Kleidung, die er am Leib trägt, bei sich. Wenn sie schmutzig ist, kauft er sich neue. Kreditkarten benutzt er nicht, ein Handy hat er auch nicht. Reacher ist kein Penner,

er will es einfach so. Zur Überraschung der Ermittler taucht er genau in dem Moment auf, in dem sich die Polizei eingestehen muss, dass sie ihn nicht auftreiben kann. Allerdings ist Reacher kein Freund des Beschuldigten. Nein, er will sicher gehen, dass der Mann auch wirklich bestraft wird, denn er hat noch eine Rechnung mit ihm offen...

Reacher Creatures nennen sich die Fans des bekannten Romanhelden, welcher von seinem Schöpfer als fast zwei Meter und etwa 110 kg schwerer Mann beschrieben wird. Nahkampfexperte, genialer Ermittler, Einzelgänger, Kaffeeliebhaber. Dass Tom Cruise der Richtige ist, um so einen Hünen darzustellen, muss bezweifelt werden. Macht aber gar nicht so viel aus, denn die richtige Attitüde – vor allem bei körperlichen Auseinandersetzungen – hat der Mann. Mit Werner Herzog (ja, genau dem) wartet der Film zudem mit einem

herrlich gruseligen Schurken auf. Der Rest ist gut besetzt (Robert Duvall, Rosamund Pike) Action- und Krimikost, zwar nicht originell, aber gut un-

terhaltend und jedem zu empfehlen, der auf echtes Männerkino mit ordentlichen Schlägereien und Schießereien steht.

Text: Martin Soyka

... auf den Weltmeeren Zuhause!

NVOCC Services worldwide

www.saco.de

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

DB Schenker Logistics:



Mit Wirkung vom 18. März 2013 hat Philippe Gilbert (Foto) die Verantwortung als Leiter der Region Europe West von DB Schenker Logistics übernommen. Bislang leitete er das Frachtmanagement der SNCF-Tochter Geodis Wilson in Paris. Der 47 Jahre alte Logistikexperte hatte Führungspositionen in verschiedenen Ländern der Welt inne. Sein Dienstsitz ist Paris, von dort aus koordiniert er die DB Schenker Logistics-Aktivitäten in Frankreich, Spanien, Portugal und Italien. Karl Nutzinger, der zwischenzeitlich für die Region Europe West verantwortlich war, konzentriert sich auf seine Aufgaben als Mitglied des Vorstandes der Schenker AG, mit Verantwortung für den Landverkehr.

Robert M. Eckelmann, Vorstandsvorsitzender der Eckelmann-

Gruppe, wurde vom Vorstand des Deutschen Industrie- und Handelskammertages für drei Jahre als Mitglied in den Verkehrsausschuss berufen. Ebenso wie alle weiteren 99 Mitglieder des Verkehrsausschusses stammt Robert M. Eckelmann aus der Transportwirtschaft. Der langjährige Vorstandsvorsitzende des Transport- und Logistikdienstleisters Eckelmann engagiert sich besonders für die Belange des Hamburger Hafens. Der Verkehrsausschuss ist einer von 16 Fachausschüssen, die mit ihren Beratungen eine zentrale Informationsquelle für den DIHK sind. Das Spektrum der im Verkehrsausschuss behandelten Themen reicht vom Ausbau der Infrastruktur über die Finanzierung bis hin zu den Konsequenzen umweltpolitisch motivierter Eingriffe in den Verkehr. Hierzu zählen beispielsweise CO₂-Grenzwerte oder die Einbeziehung des Verkehrs in den Emissionshandel.

UMCO Umwelt Consult GmbH :

Aufgrund seiner besonderen Leistungen hat die Geschäftsleitung



der UMCO Umwelt Consult GmbH Willi Webelowsky die allgemeine Handlungsvollmacht erteilt. Er ist nun berechtigt, branchentypische Geschäfte, die zum gewöhnlichen Betrieb gehören, allein verantwortlich auszuführen. Der Betriebswirt arbeitet seit 2001 bei dem Hamburger Unternehmen und ist maßgeblich am Auf- und Ausbau des Gefahrgut-Bereiches beteiligt. Er berät und unterstützt Unternehmen bei der Einhaltung ihrer Pflichten im Gefahrgutbereich, repräsentiert die UMCO bei Fachveranstaltungen und entwickelt als Fachkoordinator Gefahrgut neue Dienstleistungen. Die UMCO Umwelt Consult GmbH bietet seit 30 Jahren Compliance-Lösungen für den weltweiten Vertrieb und den Umgang mit Chemikalien. Die Kunden erhalten eine Komplett-Beratung für Stoffe, Anlagen, Organisation und Transport auf höchstem Niveau. Mit rund 40 Mitarbeitern in Hamburg, Köln und Rottweil betreut UMCO weltweit rund 1.000 Unternehmen aus den Branchen Chemie, Pharma, Logistik und der verarbeitenden Industrie.

Huckepack von Bangladesch nach Dänemark



Hamburg – Die Schwergut-Reederei Rickmers-Linie hat erstmals eine in Bangladesch gebaute Fähre nach Dänemark transportiert. Die „Isefjord“ wurde bei der Western Marine Shipyard Ltd. in Chittagong gebaut und hat eine Länge von 49,80 Metern und eine Breite von 11,20 Metern. Sie kann 28 Pkws und 147 Passagiere aufnehmen. Ihre beiden Hauptma-

schinen mit je 500 PS ermöglichen eine Geschwindigkeit von ca. 11 Knoten. Doch das 470 Tonnen schwere Schiff fuhr nicht aus eigener Kraft zu seinem Bestimmungsort, sondern wurde von den beiden 400-Tonnen-Kränen der „Baltic Winter“ an Bord gehoben und innerhalb von sechs Wochen ins Kattegat gebracht.

Wirbel um BSH-Lager in der alten Freizone

Hamburg – In den Tageszeitungen der Hansestadt war wieder einmal allerhand Unfug über das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie zu lesen. Der Behörde drohe eine Steuernachzahlung in Millionenhöhe, hieß es, weil die Behördenleitung offenbar die Auflösung der Freizone zum Jahresbeginn verschlafen habe.

Ein Lager des BSH liegt in eben jenem Bereich. Seit dem 1. Januar unterliegen alle Waren, die nicht aus der EU stammen, der Steuerpflicht. Für sie muss 19 Prozent Einfuhrsteuer gezahlt werden. Die BSH-Präsidentin Monika Breuch-Moritz erklärte gegenüber „Stadt Land Hafen“, dass die Zahlen in dem veröffentlichten Bericht alle falsch seien. Es seien Waren im Wert von insgesamt 2 Millionen Euro eingelagert, nur eine wenige davon stammten aus den USA und somit nicht aus der EU. Derzeit werde geprüft, ob die Einrichtung und der Unterhalt eines offenen Zollagers, mit dem man von der Steuerpflicht entbunden wäre, günstiger als die künftig generelle Versteuerung von Lagerware mit Ersatzteilen für die fünf BSH-Schiffe seien. Demnächst werde das Lager ohnehin dem Bau der HafenCity elbwärts weichen müssen.

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, 2013

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

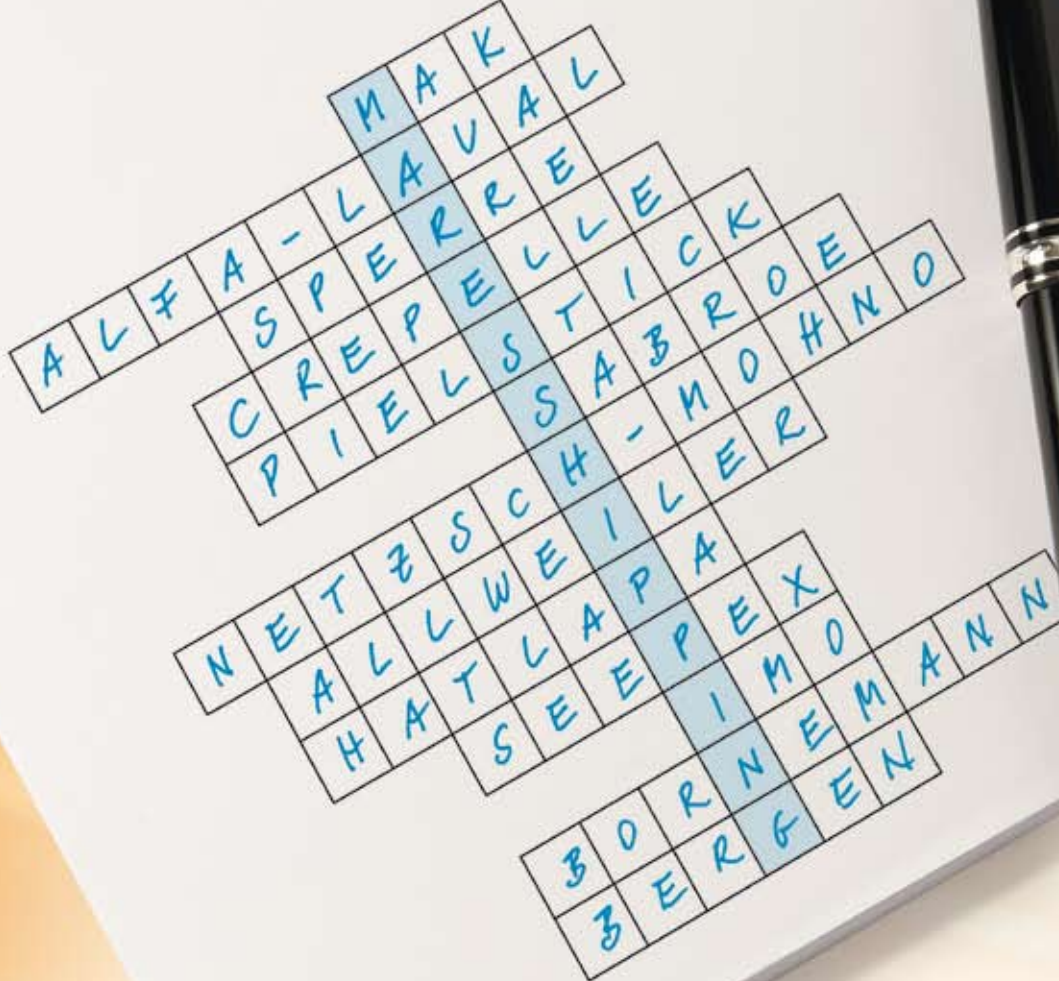
Nächste Ausgabe:
28. Mai 2013

STADT LAND HAFEN

NORDDEUTSCHES MEDIENKONTOR
PR • MARKETING • VERLAG

Die Werbeagentur für die Logistik

norddeutsches-medienkontor.de



Immer die richtige Lösung.



MARES SHIPPING

SPARE PARTS SERVICE since 1975

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

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

Qualität, die sich rechnet.