

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Die Messe der Rekorde

Zur transport logistic werden fast 2.000 Aussteller und über 50.000 Besucher erwartet

Foto: transport logistic



Hereinspaziert: Fast die Hälfte der Aussteller kommt aus dem Ausland

Alle zwei Jahre wieder: Die transport logistic, die weltgrößte Messe für den Güterverkehr auf Straße, Schiene, Wasser und in der Luft ruft nach München. Und erneut wird sie einen neuen Rekord aufstellen. Über 1.950 Aussteller aus über 60 Ländern werden ihr Leistungsspektrum aus den Bereichen Logistik und Güterverkehr, Telematik sowie innerbetrieblichen Transport und Materialfluss präsentieren. Die bayrische Landeshauptstadt erwartet über 50.000 Besucher. Dabei wird sie erstmals um eine zusätzliche Halle erweitert sein.

In die transport logistic 2013 ist die Air Cargo Europe integriert, eine Ausstellung der globalen Luftfrachtindustrie. Das umfangreiche Konferenzprogramm und eine angeschlossene Fachkonferenz, die 6. Air Cargo Europe für die Luftfracht, bieten einen fundierten Überblick über neue Märkte, Trends und Innovationen der internationalen Transportwirtschaft. Neben den vielen Anbietern der Luftfahrtbranche präsentiert sich auch eine Fülle von Speditionen, Zulieferern und Umschlagsplätzen wie der Hamburger Hafen mit seinem Hamburg Gateway in Halle B3 auf den Standplätzen 209/310. Hier zeigen rund 50 Firmen der Metropolregion ihr Leistungsvermögen. Seite 4

Leichtes Plus

Der Hamburger Hafen hat im ersten Quartal beim Umschlag leicht zugelegt – dank Massengutumschlag und der HHLA *S. 6*

Feeder-Studie

Der WWF hat eine Studie zur Umrountung von Containerfeedern nach Wilhelmshaven vorgelegt, die Kopfschütteln auslöst. *S. 8*

Zweiter Elbtunnel

Unter dem Kalikai an der Rethe in Hamburg verbirgt sich ein über acht Kilometer langes Tunnelsystem zu den Umschlaganlagen. *S. 16*

GROMEX
DichtungHaus

KONRAD ZIPPEL





Liebe Leserinnen und Leser,

man muss sich schon wundern, mit welcher Dreistigkeit angesehene Umweltverbände versuchen, die Öffentlichkeit für dumm zu verkaufen. Da erscheint im Auftrag des WWF eine Studie, erstellt in der weltbekanntesten Hafenstadt Salzgitter, in der ernsthaft vorgeschlagen wird, der neue JadeWeserPort in Wilhelmshaven solle Rotterdam den Rang als Erstanlaufhafen abjagen und in einer Art „Kooperation“ Bremerhaven und Hamburg alle Feedercontainer abnehmen, damit die dann leichteren Großfrachter auch ohne Fahrrienenanpassung die Elbe und Weser hinauffahren können.

Das ist schon deshalb Unsinn, weil Wilhelmshaven selbst im voll ausgebauten Zustand nicht in der Lage wäre, 20 Großschiffe in der Woche, die allein in Hamburg festmachen, abzufertigen. Woher der eigentliche Wind weht, wird in einem einzigen Absatz der Studie klar, wo angeregt wird, die HHLA solle bei einer weiteren Ausbaustufe des JWP einen Teil des Terminals betreiben.

Derartiger Unsinn dürfte bei den Besuchern der transport logistic eher Heiterkeit auslösen. Die sind vom Fach und kennen die Fakten.

Herzlichst

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Transport Logistic	4
Quartalszahlen Hamburg	6
WWF-Studie	8
EU-Projekt TIDE	
EUROGATE wehrt sich	10
VHSp mahnt Investitionen an	12



Wirtschaft	Seite
Personalberater DVA	14
Die Tunneln unterm Kalikai	16



Essen	Seite
Hofbräuhaus	18



DVD	Seite
Django unchained	20



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

Kontakt/Contact:

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

transport logistic

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



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

Die ganze Vielfalt der Logistik

Telematik, Luftfracht und Sicherheit zentrale Themen auf der transport logistic

Ohne Telematik wären nahezu alle Transport- und Logistikprozesse undurchführbar. Umfasst Telematik im engeren Sinne die Navigation und Kontrolle von Fahrzeugen, von Taxen und Bussen im ÖPNV bis hin zu Container-Lkws, Güterzügen und generell jedem Transportmittel, so ist sie im weiteren Sinne als übergreifendes Management-Instrument für die Transportlogistik unerlässlich: Sowohl für den effizienten und stets punktgenauen Einsatz der Transportmittel und die Streckenplanung als auch für die wirtschaftliche Steuerung, Bündelung und Überwachung von Waren- und Güterverkehr im Sinne transparenter, stets verfügbarer und höchst produktiver Logistiknetzwerke. Entsprechend breit gefächert ist das Ausstellungsspektrum von Hard- und Software-Anbietern auf der transport logistic 2013.



Abgefahren: Stand eines EVU

So präsentieren in den Bereichen IT, Telematik, eBusiness und Telekommunikation mehrere 100 Unternehmen ihre Produkte und Innovationen, unter anderem in den Bereichen DV-Systeme für Logistik und Transport, Transportsteuerungen und DV-Einrichtungen, Tourenplanung und integrierte Verkehrsmanagement-Systeme.

Speditionsmanagement aus der Cloud

Daimler FleetBoard zeigt neuartige Telematiklösungen für optimal gesteuerte Transportprozesse und praktische Transportmanagementlösungen.

FleetBoard stellt erstmalig ein neues Consulting-Angebot vor, das projekt-

begleitende Analyse- und Beratungsleistungen für die kundenspezifische Einführung eines Telematiksystems sowie die reibungslose Integration in die IT-Systemlandschaft des Kunden umfasst.

Praxisorientierte Lösungen bilden auch den Mittelpunkt der Präsentationen von Salt Mobile Systems. Das neue „Speditionsmanagement in der Cloud“ umfasst das Auftragsmanagement mit Avisierung bei Verladern und Ladungsempfängern, Auftragsdisposition, Übergabe in die Telematik, Tracking und Tracing, Arbeitszeit und Spesen, Umschlag und Haltenprozesse, die Auftragsabrechnung und Übergabe der Daten an die Datev.

Flughäfen und Airlines als Aussteller

Zu einem festen Bestandteil der transport logistic ist die Air Cargo Europe geworden. Sie belegt mit 11.000 Quadratmetern eine eigene Halle und gilt als weltweit größte Branchen-Veranstaltung für Luftfracht. Mehr als 150 Unternehmen aus 30 Ländern haben sich allein hier bisher angemeldet. Darunter die Flughäfen Amsterdam, Atlanta, Brüssel,

Frankfurt, Incheon, Hong Kong, Liege, München, Köln-Bonn, Leipzig, Linz, Prag, Paris, Miami und Sharjah. Von den Fluggesellschaften sind unter anderem vertreten Air China Cargo, American Airlines, Cargolux, Emirates SkyCargo, Etihad, Lufthansa Cargo, MNG Airlines, Qatar Airways, Saudi Airlines Cargo, Skyteam Cargo, Turkish Airlines, Virgin Atlantic Cargo und Volga Dnepr. Auch Flugzeughersteller wie Boeing und EADS sind auf der Messe präsent.

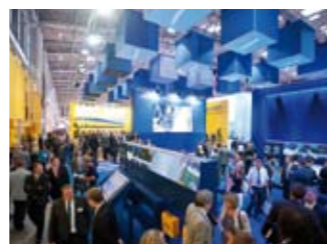
Am zweiten Messetag werden zudem die World Air Cargo Awards verliehen. Bei einem Gala-Dinner zeichnet die englische Fachzeitschrift Air Cargo Week Unternehmen in zehn Kategorien aus, unter anderem den besten Flughafen, Luftfracht-Spediteur und Frachtfluggesellschaft. Begleitend zur Ausstellung findet ebenfalls am Mittwoch die Air Cargo Europe, 6. Internationale Konferenz für die weltweite Luftfrachtindustrie, statt. Das Auftakt-Thema lautet „Moving with the times“ und informiert, inwieweit neue Informations- und Kommunikationstechnologien die Wertschöpfungsketten, Geschäftsmodelle

und die Gesellschaft beeinflussen.

Warenfluss in immer größeren Ballungsräumen

Erstmals wird auf der transport logistic das Thema Wachstum von Ballungsräumen und Megacities im Rahmen der Plattform „intelligent urbanization“ aufgenommen, dem sich die Messe München in insgesamt sechs ausgewählten Fachmessen widmet. Gezeigt werden Lösungsansätze für innovatives und zukunftsfähiges Stadt- und Metropolen-Management, insbesondere in einer Diskussionsrunde mit dem Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML). Hierzu gehören gebündelter Transport, Kollaboration im Warehouse und Elektromobilität.

Anstoß sind Berechnungen der Vereinten Nationen, wonach im Jahr 2030 zwei Drittel der Weltbevölkerung in Städten leben werden. Diese Verdichtung



Drangvolle Enge in jeder Halle

von Menschen-, Ressourcen-, Waren- und Kapitalströmen geht einher mit gewaltigen Herausforderungen an die zukünftigen städtischen Infrastrukturen. Auch die Logistikindustrie müsse sich auf diese Herausforderungen einstellen, so die Messeveranstalter.

Intralogistik gegen immer volatilere Märkte

Ein weiteres zentrales Thema der Messe ist die Intralogistik, an die angesichts der globalisierungsbedingten immer volatileren Märkte und komplexeren Unternehmens-Prozesse höchste Anforderungen gestellt werden: Modularität, Flexibilität, Effizienz, Ergonomie und maßgeschneiderte Funktionalität ebenso wie Rund-um-die-Uhr-Verfügbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. All dies gilt für Förder- und Lagertechniken, Flurförderzeuge, Handlingsysteme und Verladeeinrichtungen ebenso wie für Warehousing-IT, Auto-ID sowie für die Anlagen- und Prozess-Steuerung.

Der Schwerpunkt „innerbetrieblicher Transport“ wird dabei erstmalig in einer eigenen Halle (B1) abgebildet. In Kooperation mit der Deutschen Messe in Hannover soll hier die Intralogistik unter dem Motto „CeMAT@transport logistic“ erweitert und gestärkt werden.

Viele Anbieter zum Schutz von Firmeneigentum

Anlagenschutz und Datensicherheit spielen für den effizienten Betrieb von Industrie-, Logistik- und Verkehrsanlagen eine zentrale

Rolle. Das Spektrum für Safety and Security nimmt deshalb auf der transport logistic einen immer größeren Raum ein: Er reicht von Schutzzäunen, Überwachungskameras und Zutrittskontrollen für Gebäude über Systeme für die Lkw- und Container-Verfolgung und -Überwachung, Techniken für sicheres Andocken, Sicherheitssysteme für Airports, Häfen, Bahnhöfe und für Transportketten, Tracking- and Tracing-systeme, bis hin zu allen Facetten der IT-Security in Rechnern, LANs, Servern und in der Cloud.

Gerade bei Verlade- und Rampenanlagen als Schnittstelle zwischen internem und externem Materialfluss ist Anlagen- und Verkehrssicherheit oberstes Gebot, um Schäden an Gebäuden, Gütern und Fahrzeugen möglichst zu vermeiden. So bietet die Hörmann KG einen im Andockpuffer integrierten Sensor, der den jeweiligen Abstand zum Lkw misst und in Kombination mit einer Ampelanlage das sichere Andocken erleichtert.

Für den weltweit agierenden Logistikdienstleister Dachser genießt der Bereich Sicherheit nicht nur bei allen physischen Transporten oberste Priorität. So umfassen die Services im Bereich „e-Logistics“ für die Distributions- wie für die Beschaffungslogistik die lückenlose Sendungsverfolgung im Internet. Und die Zustellinformation und der elektronische Ablieferbeleg werden sofort vom Handheld-Computer des Fahrers über GPRS in das Zentralsystem übertragen.

Text: Peter Glaubitt

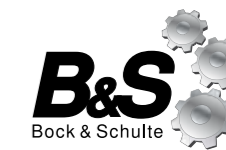


An den Ständen wird auch über die Marktlage diskutiert



Bahnbauer Bombardier mit einem neuen Triebwagen

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

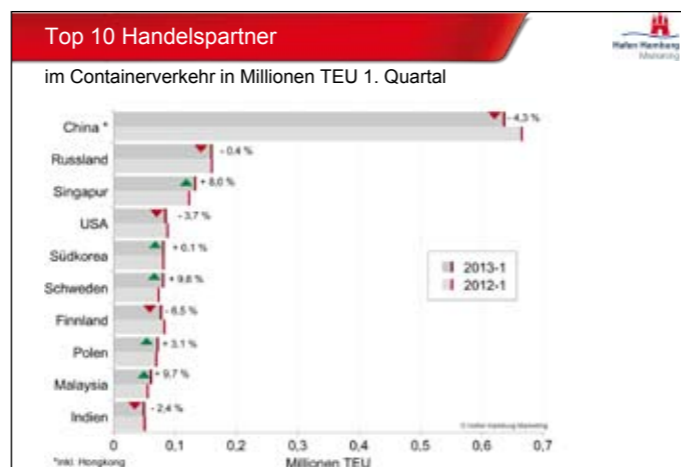
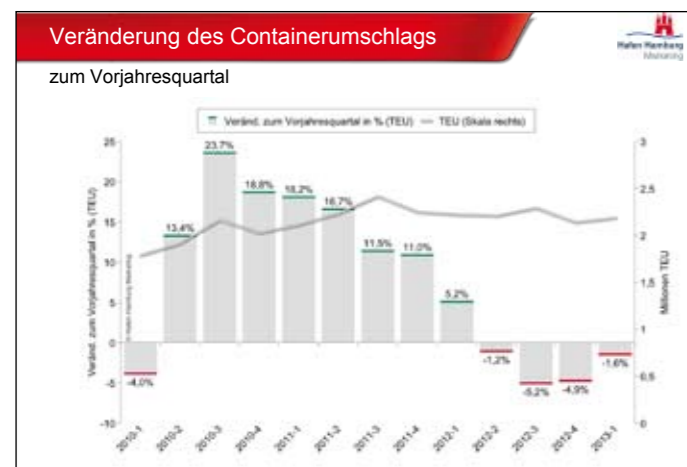
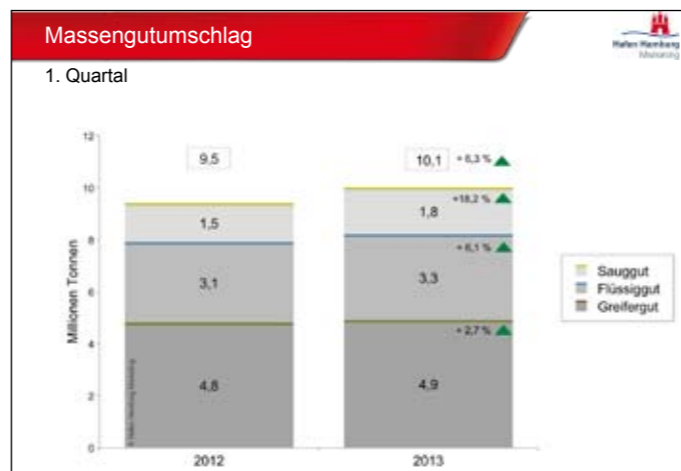
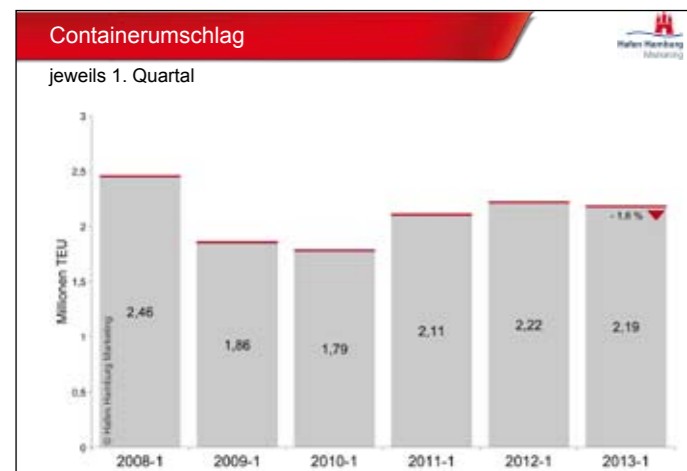
Tel. 0 40 - 78 04 74 -0
Fax 0 40 - 78 04 74 -11

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

Die HHLA hält den Hafen auf Kurs

Umschlag beim Konkurrenten EUROGATE bricht ein

Der Hamburger Hafen blickt weiter verhalten optimistisch in die Zukunft. Im ersten Quartal stieg der Gesamtumschlag leicht um 0,6 Prozent auf 32,8 Millionen Tonnen. Getragen wurde das Plus im Wesentlichen vom Massengutumschlag und der HHLA, die im Containerbereich ein sattes Plus von fünf Prozent auf 1,8 Millionen TEU verzeichnete (der Gewinn stieg sogar um 13,2 Prozent auf 38,5 Millionen Euro). Dagegen brach der Umschlag bei EUROGATE wie im Vorjahr um rund 20 Prozent ein, so dass in Summe der Containerbereich sogar ein leichtes Minus von 1,6 Prozent auf 2,19 Millionen TEU aufweist.



Das Plus im Massengutbereich geht durch alle Sparten. Am besten entwickelten sich Sauggüter (+18,1 Prozent), aber auch Flüssiggüter (+6,1 Prozent) und Greifergut (+2,7 Prozent) legten beachtlich zu. Mit 10,1 Millionen Tonnen erhöhte sich der gesamte Massengutumschlag um 6,3 Prozent auf 10,1 Millionen Tonnen. Vor allem der Getreideexport boomte mit einem Plus von 68,7 Prozent.

Der leichte Rückgang im Containergeschäft sei ausschließlich auf den Leerboxenbereich zurückzuführen, so die Vorstandsvorsitzende des Hafens Hamburg Marketings Claudia Roller. Dort habe Rotterdam Marktanteile gewonnen. Die Niederländer verzeichneten ein Umschlagsplus von 4,2 Prozent im Containerbereich, während die anderen Häfen der Nordrange

leichte Rückgänge (Antwerpen, Zeebrügge) oder regelrechte Einbrüche wie Bremerhaven mit einem Minus von über zwölf Prozent hinnehmen mussten. Von Hamburg aus entwickelten sich vor allem die Verkehre mit Singapur (+8,0 Prozent), Schweden (+9,8 Prozent) und Malaysia (+9,7 Prozent) positiv, während die für die Hansestadt so wichtigen Verbindungen mit

China ein Minus von 4,3 Prozent einfuhren. Leicht zulegten auch die Feederverkehre in die Ostsee – trotz der Behinderungen am Nord-Ostsee-Kanal. Dieser, so Roller, sei nicht nur eine für Hamburg oder Deutschland wichtige Wasserstraße, sondern für ganz Europa. Deshalb sei seine Erhaltung nicht nur eine nationale Aufgabe, sondern eine gesamteuropäische. Die Bedeutung

der Transshipmentverkehre für Hamburg sei ungebrochen. Immerhin gebe es im Hafen rund 40 Prozent „feeder-relevante“ Bewegungen.

Politisches Lobbying nicht Aufgabe des HHM

Warum der Umschlag bei EUROGATE so stark einbrach, wollte Roller indes nicht erklären. Das Verhältnis zu dem Bremer Konzern gilt als abgekühlt, seit er vor zwei Jahren aus dem HHM austrat. Seitdem versucht das Unternehmen, die Marke „German Ports“ durchzusetzen, unter der auch Hamburg seine Marketingaktivitäten bündeln soll. Eine Zusammenarbeit der deutschen Seehäfen wird immer wieder von Umweltverbänden und Teilen der Politik ins Feld geführt.

Roller kann derartigen Überlegungen indes wenig abgewinnen, zumal sie von den jeweiligen Vorstößen immer nur aus der Zeitung erfahren habe. „Politisches Lobbying“ sei nicht Aufgabe des HHM, zudem sei sie nicht Wirtschaftssenator Frank Horch unterstellt, sondern habe einen Aufsichtsrat und eine Satzung, die ihr Handeln bestimm-



Matthias Soyka (l.) und Holger Grabsch übergaben Claudia Roller das neue Hafen Hamburg Handbuch

ten. Und da sei definiert, die Metropolregion Hamburg zu stärken. Im Zuge dessen sei man bereits diverse Kooperationen mit anderen Häfen, etwa aus Schleswig-Holstein und entlang der Unterelbe, eingegangen. Sie alle hätten sich gerne unter die international bekannte Marke „Hamburg“ gestellt. Zu einer weiteren Zusammenarbeit mit Häfen aus Bremen oder Niedersachsen fehle ihr nach den Vorfällen der jüngsten Zeit das Vertrauen.

Roller bezweifelte auch massiv die Aussage von

EUROGATE, eine Schienenverbindung von Wilhelmshaven nach Hamburg zu „konkurrenzfähigen“ Preisen anbieten zu können. Wenn EUROGATE dabei nicht selbst drauf zahle, sei dies im Verhältnis zum Seeschiff schlicht unmöglich.

Neues Hafen Hamburg Handbuch vorgestellt

Für den Jahresumschlag in Hamburg bleibt Roller indes weiterhin optimistisch. Grund hierfür sind vor allem die gestiegenen Auftragseingänge in der produzierenden

deutschen Wirtschaft, die auf eine konjunkturelle Aufwärtsentwicklung schließen lassen.

Die Vorstandsvorsitzende stellte zudem auch das neue Hafen Hamburg Handbuch 2013 vor, das erstmals vom Norddeutschen Medienkontor, das auch diese Zeitung herausgibt, erstellt worden ist. Es befasst sich in neuem Layout auf 152 Seiten unter anderem mit der Fahrrinnenanpassung, der Hafenplanung und den Transportströmen in die Metropolregion.

Text: Matthias Soyka



Alle Feedercontainer nach Wilhelmshaven

WWF-Studie sorgt für Unmut in Hamburg



Fotos: Peter Glaubitt

Für die Begegnung großer Schiffe ist die Fahrrinnenanpassung der Elbe besonders wichtig

Eine Studie von Prof. Dr. Frank Ordemann vom Institut für Logistikmanagement an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften in Salzgitter, die im Auftrag des WWF erstellt wurde und wie zufällig unmittelbar vor der mündlichen Verhandlung zur Weservertiefung beim Bundesverwaltungsgericht erschien, erregt die Gemüter – vor allem in Hamburg. Darin schlägt Ordemann vor, dass die etablierten Nordrangehäfen Hamburg und Bremerhaven mit dem neuen JadeWeserPort kooperieren mögen, indem sie ihre Feederverkehre an Wilhelmshaven abtreten. Dazu müssten die großen transkontinentalen Schiffe zuerst Wilhelmshaven, am besten noch vor Rotterdam oder Antwerpen anlaufen. Anschließend könnten die Zielhäfen an der Weser oder Elbe bedient werden. Da die Schiffe dann erheblich leichter seien, wäre auch eine Fahrrinnenanpassung der beiden Flüsse obsolet.

Es kommt noch doller: Die frei gewordenen Mittel könnten angesichts der knappen Kassenlage des Bundes zur Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals verwendet werden. Wörtlich heißt es: „Allein durch den Verzicht auf die Vertiefungen von Weser und Elbe können 750 Mio. Euro gespart werden.“

Fahrrinnenanpassungen wären dann unnötig

Da der JadeWeserPort vorrangig als Transshipment-

hafen genutzt werden soll, könnte auf den Ausbau der Hinterlandanbindung verzichtet werden.“ Für Hamburg, so rechnet Ordemann weiter vor, entstehe durch den Wegfall der Fahrrinnenanpassung kein Nachteil. „Der Hamburger Hafen wird auch in Zukunft ohne eine weitere Vertiefung der Elbe von großen Containerschiffen angelaufen werden können, weil die Schiffe über 10.000 TEU mangels Ladungsaufkommen ihren maximal möglichen Tiefgang nicht aus-

nutzen werden“, schreibt er in Hinblick auf die derzeitige Schifffahrtskrise, zitiert aber gleichzeitig Studien, wonach die Umschlagszahlen in den deutschen Häfen bis zum Jahr 2025 um rund zwei Drittel zunehmen dürften. Derzeit seien nur fünf bis sieben Prozent der Schiffe in Hamburg tideabhängig.

Dagegen habe der JadeWeserPort den Vorteil gegenüber Hamburg, dass beim Transshipment in Richtung Baltikum zwei Tage gespart werden, da

die Revierfahrt erheblich kürzer sei und die Container anders als in Hamburg an nur einem Terminal konzentriert seien. Aufwändige Hafenumfahrungen entfielen. Das könnte auch ein Vorteil gegenüber Rotterdam sein, wenn es darum geht, Feeder-Container in Richtung Großbritannien abzufertigen.

Hansestadt auch bei widrigen Bedingungen Ziel

Hamburg müsse auch keine Angst haben, dass sein

Hafen zu einem reinen Feederhafen von Rotterdam verkümmere, da die Mehrkosten für das Umladen und den Weitertransport der Container zwischen 50 bis 100 Prozent lägen. Die Reeder würden somit Hamburg auch unter „widrigen Bedingungen“ immer weiter anlaufen.

Im Wesentlichen müsste sich in Hamburg nur ein einziger Betrieb bewegen: „Vor dem Hintergrund, dass EUROGATE als Terminalbetreiber neben Hamburg und Bremerhaven bereits im JWP engagiert ist, wäre es sehr zu begrüßen, wenn sich die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) dieser Kooperation anschließen würde, denn sie wickelt rund 80 Prozent des Containerumschlags im Hamburger Hafen ab. Falls sich der JWP hinsichtlich

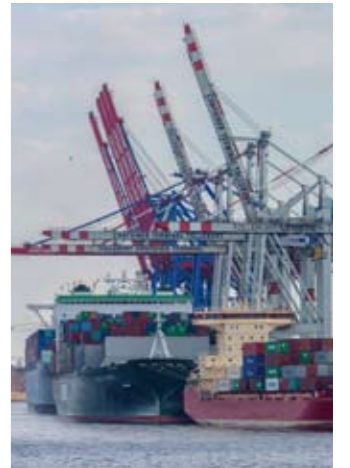
der hier vorgeschlagenen Kooperation als Erfolgsmodell herausstellen sollte, wäre es weiterhin sehr erfreulich, wenn sich die HHLA – z. B. bei einer weiteren Ausbaustufe des JWP – dort direkt als Terminalbetreiber engagieren würde. Dann würde sie als Unternehmen nicht einmal Einbußen im Bereich ihrer Transshipmentcontainer hinnehmen müssen.“

HHM: Das strotzt vor Unkenntnis

Mit völligem Unverständnis reagierte HHM-Chefin Claudia Roller auf die Studie. Sie sei von kompletter Ahnungslosigkeit gekennzeichnet. Zum einen verfüge Wilhelmshaven überhaupt nicht annähernd über die Kapazitäten, die rund 20 Großschiffe, die Hamburg

wöchentlich anlaufen, abzufertigen. Zum anderen sei es nicht so einfach, schwere und leichte Container von einander zu trennen. In aller Regel werden die schweren Boxen weit unten gestapelt. Der Umschlag würde also massiv verzögert. Und zum Dritten würden die Warenströme komplett außer acht gelassen. Die Fahrrinnenanpassung sei zudem nicht nur für die Superfrachter jenseits der 10.000 TEU wichtig, sondern auch für Schiffe ab 7.000 TEU, die bislang nicht ungehindert den Hamburger Hafen voll ausgelastet anlaufen können.

HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters hat schon wiederholt Kooperationen zwischen den deutschen Nordrangehäfen eine klare Absage erteilt. Dagegen spreche einerseits, dass in



Gerangel um Feeder

Hamburg nicht ein einzelnes Unternehmen, sondern eine Vielzahl von Hafenbetrieben betroffen seien, andererseits wäre die Sache kartellrechtlich bedenklich. Und schließlich bewege man sich damit weg von der so erfolgreichen freien Marktwirtschaft hin zu einer Planwirtschaft.

Text: Matthias Soyka

01/01/2013
AUFLÖSUNG FREIHAFEN HAMBURG
 Ist Ihr Unternehmen auf die Veränderungen in der Zollabwicklung vorbereitet? Wir beraten Sie gerne.

We care about your customs //

IMPORT

TRANSIT

EXPORT

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zolldienstleister 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

Mit der Elbe verbinden die meisten nur Freizeit

Umfrage der Hamburg Port Authority mit überraschenden Resultaten

Die Hamburger sind mit ihrem Fluss im Reinen. Das ergab eine Umfrage der Hamburg Port Authority (HPA) im Rahmen des EU-Projektes TIDE (Tidal River Development), für das die HPA die Federführung hatte und das nach drei Jahren seine Ergebnisse vorstellte. Elf Partnerorganisationen (Hafenverwaltung Antwerpen, Universitäten, Umweltverwaltungen) aus Belgien, den Niederlanden und England, wo es mit der Schelde und der Humber vergleichbare Situationen wie an der Elbe und Weser gibt, hatten die verschiedenen Vorgehensweisen miteinander verglichen, wie wirtschaftlicher Nutzen, Interessen der Anrainer und Umweltbelange ausgewogen berücksichtigt werden können. Und da war natürlich auch interessant, was der gemeine Hamburger als solches über seinen Heimatfluss denkt.

Keine Umschlaggarantie an Land

Die Bremer EUROGATE-Gruppe stellt Teile der Berichterstattung in der jüngsten „Stadt Land Hafen“-Ausgabe richtig. Der Terminalbetreiber legt Wert auf die Feststellung, dass es seinerseits bezüglich des Umschlags am neuen JadeWeserPort, den er zusammen mit der zur Maersk-Gruppe gehörenden APM-Terminals betreibt, keinerlei Zusagen gegenüber der niedersächsischen Landesregierung gegeben hat, im ersten Betriebsjahr eine bestimmte Menge Container umzuschlagen.

Auch habe Maersk Line EUROGATE niemals vertraglich zugesichert, in dieser Zeit mindestens 700.000 TEU zu liefern. Richtig sei, dass vor langer Zeit davon gesprochen wurde, dass EUROGATE im ersten vollen Betriebsjahr das Ziel einer Umschlags-

menge von 700.000 TEU erreichen möchte. Deshalb drohten auch keine Strafzahlungen oder bestünden Dissonanzen mit Maersk. Derzeit sind 332 Mitarbeiter am JadeWeserPort in Kurzarbeit, nicht, wie gemeldet, 350. EUROGATE betreibt zudem in Tanger mit APM kein gemeinsames Terminal. Die Unternehmen haben in Marokko jeweils eigene Anlagen.

Emanuel Schiffer, neben Thomas Eckelmann Vorstand bei EUROGATE, bestreitet auch die Aussage, dass Fernostdienste nach Bremerhaven umgeroutet worden seien, wodurch sich einige der Verluste in Hamburg erklären hätten. Sein Unternehmen wolle seine Standorte Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven künftig unter der Marke „German Container Ports“ vermarkten. Gemeinsam mit Hamburg könne man sich indes vorstellen, unter der neuen Marke „German Ports“ internationales Marketing zu betreiben.

Über 800 Personen wurden zu unterschiedlichen Themenkomplexen befragt. Wesentliche Aussage zum Bereich „persönlicher Nutzen“ war Freizeit. 52 Prozent verbinden mit der Elbe Sommer, Sonne, Wasser, Bootfahren, Spaziergehen und Ähnliches. Ein gutes Fünftel kann dem Strom überhaupt nichts abgewinnen.

Andernorts funktioniert die Kommunikation besser

Das eigentliche Hauptergebnis des 3,7 Millionen Euro teuren TIDE-Projekts ist indes wenig überraschend. Alle Beteiligten stellten fest, dass sie ähnliche Maßnahmen zur Bewirtschaftung und zum Unterhalt ihrer Flüsse getroffen haben. Sie alle wurden unter der Internetadresse www.tide-toolbox.de zusammengefasst. Andernorts funktioniert allerdings die Kommunikation mit den Umweltverbänden besser. Gerade in den Niederlanden gibt es eher ein Miteinander als wie in Hamburg ein auf ständige Konfrontation ausgerichtetes Gegeneinander. HPA-Geschäftsführer Wolfgang

Hurtienne begründete dies mit der starren Haltung Umweltverbände. Zu einem Gespräch über die Fahrrinnenanpassung wären sie nur bereit gewesen, wenn Hamburg zuvor signalisiert hätte, auf die Maßnahme in ihrer jetzt beantragten Form zu verzichten. Bei einer derartigen Maximalforderung sei ein Gespräch von vorneherein sinnlos. Auch die Kritik der Umweltschützer sei wenig fundiert. Sie hätten keine Systemanalyse angestellt. Die HPA indes habe ein dreidimensionales Modell der Elbe erstellt, das wesentlich genauer als die Überlegungen von BUND und Nabu sei.

Für die HPA ist die Regulierung des Sedimentstroms von besonderer Bedeutung. Jährlich gibt die Hafenbehörde zwischen 40 und 60 Millionen Euro dafür aus, die Hafenbecken und Fahrrinnen im Hamburger Hafengebiet auf Solltiefe zu halten. Dabei kommen sogenannte Hopperbagger zum Einsatz. Um die Liegeplätze am Container Terminal Tollerort beispielsweise von zwölf wieder auf 15,20 Meter Tiefe auszuheben



Der Hopperbagger „Amazone“ ist viel beschäftigt

und den Aushub andernorts zu deponieren, benötigt das Spezialschiff drei Wochen. Dabei werden die Ablagerungen über Rohre von der Gewässersohle in einen Laderaum gesogen, weshalb das Schiff auch als Laderaumsaugbagger bezeichnet wird. 2.000 Kubikmeter kann das Innere innerhalb von nur 30 Minuten fassen, bevor das Schiff Richtung Nordsee fährt, um an besonderen Bereichen wie der Elbinsel Neßsand westlich von

Blankenese die Ablagerungen wieder abzuschütten, sofern sie nicht über Gebühr mit Schadstoffen belastet sind. In dem Fall müssten die Sedimente zur Weiterbehandlung an Land gepumpt werden.

Kompromiss mit Kiel bei Verklappung

Zwischenzeitlich war die HPA in arge Verlegenheit geraten, nachdem Schleswig-Holstein und Hamburg über die künftige Ausrich-

tung der Windmesse in Streit geraten waren. Als Druckmittel kündigte das Nachbarland der Hansestadt den Vertrag, vor der Tonne E3 bei Helgoland Sedimente zu verklappen. Doch nun gab's einen Kompromiss: Hamburg richtet alle zwei Jahre eine große Wind-Leistungsschau aus, Husum in den Jahren dazwischen. Die Hansestadt darf nun wieder verklappen, zahlt aber künftig erstmals zwei Euro pro Kubikmeter an die neue schleswig-hol-

steinische Stiftung Wattenmeer. In den vergangenen Jahren wurden in der Nordsee weniger als 500.000 Tonnen abgekippt.

Die Ablagerungsmengen haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Umweltschützer führen dies auf den deutlich gestiegenen Tidehub in Folge der früheren Elbvertiefungen zurück. Allerdings waren sich die Experten des TIDE-Projekts einig, dass es hierfür auch andere Gründe gibt, etwa Eindeichungen nach der Sturmflut von 1962, Landgewinnung oder Uferschutz. Das Ästuar Elbe, so bezeichnet man zeitengeprägte Flussmündungsgebiete, hat seit dem 19. Jahrhundert über 20 Prozent seiner Fläche verloren.

Text: Matthias Soyka

saco
... 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 ++

GUH since 1962
Internationale Spedition & Lagererei

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

Transport Lagerhaltung Kommissionierung Disposition Zollabfertigung
Transport Storage Consignment Disposition Clearance

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

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

Spediteure hadern mit der Politik

Mangelnde Unterstützung bei den Gigalinern

Der Verein Hamburger Spediteure (VHSp) blickt verhalten optimistisch in die Zukunft. Trotz schwieriger Lage wie steigender Energiekosten, Personalmangel und schwächelnder europäischer Wirtschaft sehen die rund 340 Mitglieder, die immerhin einen Gesamtumsatz von mehr als 10 Milliarden Euro repräsentieren, in der Mehrheit (59 Prozent) für dieses Jahr konstante Überschüsse, ein gutes Drittel hofft sogar auf steigende Umsätze. Und das, obwohl sie von der Politik weitgehend im Stich gelassen werden. Auf der Jahresversammlung mahnte der Vorsitzende Johan P. Schryver an, dass es bei der versuchsweisen Einführung des Lang-Lkws, den sogenannten Gigalinern, auf die Verlässlichkeit der politischen Akteure ankomme. Diese vermisse er jedoch in Hamburg.

So seien als Strecken für die gut sechs Meter längeren Gespanne nur einige wenige Autobahnabschnitte und Straßen im Hafen ausgewiesen worden. Dadurch werde der Feldversuch des Bundesverkehrsministeriums ausgehebelt. Gerade einmal 22 Unternehmen haben sich bundesweit bislang an ihm beteiligt. Der VHSp-Vorstand betonte, dass pro Gigaliner rund 30.000 Liter Treibstoff im Jahr gespart werden würde. Zudem würden durch die Verdichtung des Frachtaufkommens die Straßen entlastet. Als weiterer positiver Effekt werde die Personalknappheit relativiert. Die langen Lastwagen könnten auf vielen Strecken in Deutschland eingesetzt werden, jedoch scheiterten sie derzeit noch an der Bürokratie und fehlender öffentlicher Akzeptanz.

CTS wird vom Senat „zweckentfremdet“

Wenig Begeisterung löste beim VHSp auch die Ankündigung des Wirtschaftssenators Frank Horch aus, am künftigen Centralterminal Steinwerder zumindest zeitweise ein drittes Kreuzfahrtterminal einzurichten. Schryver sagte, das CTS werde dadurch teilweise „zweckentfremdet“. Er fürchte, dass die Kreuzfahrtbranche ein ähnliches Schicksal erleben werde wie derzeit die Containerschiffahrt. Irgendwann sei der Markt überhitzt und Überkapazitäten entstünden. Ein zusätzliches Terminal könne dann schnell überflüssig werden.

Stattdessen sollte der Senat lieber in mehr Personal am Veterinäramt



Am Veterinäramt kann es zeitweise eng werden

investieren. Dort seien die Öffnungszeiten und die telefonische Erreichbarkeit aufgrund von Personalmangel massiv zusammengestrichen worden. Der VHSp sieht dadurch die Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens gefährdet. Es bestehe die Gefahr, dass Verkehre in andere Häfen abwanderten.

Abschaffung der Wehrpflicht führte zu Lkw-Fahrermangel

Eine andere, nicht direkte politische Veränderung hat die Lkw-Spediteure besonders hart getroffen: Die Abschaffung der allgemeinen Wehrpflicht. Denn durch sei zum Großteil der Personalmangel bei den Fahrern mitbegründet. Während früher viele Jugendliche ihren Lkw-Führerschein beim Bund machen konnten, seien sie heute mit 16 Jahren als Haupt- oder Realschüler mit der Schule fer-

tig, müssten dann aber zwei Jahre warten, bis sie zur Fahrschule gehen könnten. In dieser Wartezeit, einer Art Vakuum, orientierten sich viele Nachwuchskräfte in andere Branchen um. Aber auch im Bereich der kaufmännischen Berufe gebe es immer weniger Bewerber.

Schließlich forderte der VHSp die Bundesregierung auf, mehr Geld in die Infrastruktur zu investieren. Dies könne auch durch höhere Abgaben aus dem Verkehrsbereich generiert werden. Allerdings müsse sicher gestellt werden, dass eine höher Abgabe wie etwa bei der Lkw-Maut auch zweckgebunden, also für den Ausbau und die Sanierung der Straßen, eingesetzt werde. Derzeit nehme der Staat rund 50 Milliarden Euro jährlich über den Verkehr ein, der Verkehrshaushalt beläuft sich jedoch nur auf gut 10 Milliarden Euro.

Text: Matthias Soyka

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



Firmen müssen für Arbeitnehmer attraktiver werden

Die Personalberatung DVA will das Image von Logistikbetrieben aufpolieren

Es gibt im deutschsprachigen Bereich nur eine gute Handvoll Personalberatungen, die auf die Bereiche Transport, Logistik, Spedition und Schifffahrt spezialisiert sind. Eine von ihnen ist Dunkel, Vögele & Associates (DVA), die seit 1999 am Mittelweg in Hamburg ansässig ist und mittlerweile Partnerbüros in Bremen, Dortmund und Lübeck unterhält. Dass DVA seit Jahren erfolgreich Positionen in den genannten Bereichen mit qualifizierten Führungs- und Fachkräften besetzt, ist in der Branche bestens bekannt. Der Geschäftsführende Gesellschafter der GmbH, Bernd Vögele, vertritt mit seinen zehn Partnern eine ganz besondere Philosophie: Er sieht die Firmen im Logistikbereich in der Pflicht, attraktiver zu werden, wenn die Branche nicht im Wettlauf um qualifizierte Arbeitskräfte gegen andere Industriezweige den Kürzeren ziehen will.

„Es ist doch bezeichnend, dass kein Unternehmen aus unserem Klientel unter den Top 50 der beliebtesten deutschen Arbeitgeber ist“, sagt der gelernte Speditionskaufmann. „In vielen Firmenzentralen hat es sich noch nicht herumgesprochen, dass es auf dem Arbeitsmarkt ein Geringel um die Köpfe von morgen gibt.“ Es werde zunehmend schwieriger, Nachwuchskräfte für die Logistik zu begeistern. Angesichts von Pillenknick und immer weiter klaffender Alterspyramide, die zu einer immer größer werdenden Pensionierungswelle führt, hätten Bewerber zunehmend die Wahl, in welchem Berufszweig sie sich engagieren wollen. Und da schneide die Logistik nicht besonders gut ab.

Es gilt, das Image der Branche aufzupolieren

„Eigentlich ist das unverständlich“, skizziert es Vögele weiter. „Die Logistik ist der drittgrößte deutsche Industriezweig, setzt jährlich über 220 Milliarden Euro um.“



Der Hauptsitz von Dunkel, Vögele & Associates im Mittelweg

Aber in den Köpfen der Jugend werde das Transportwesen als eher düster, rau, grobschlächtig und zeitintensiv empfunden. Mythen, die längst nicht mehr stimmten, ebenso wie die Mär von der schlechten Bezahlung.

Deshalb ist Vögele dazu übergegangen, den Auftraggebern gezielte Unterstützung beim Aufpolieren ihres Images anzubieten. Und das von innen heraus. Seit sieben Jahren hat sich seine Personalberatung unter anderem darauf spezialisiert, Arbeitgeber bei einem sozial verträglichen Abbau von Mitarbeitern zu unterstützen. „Outplacement“ heißt das in der Fachsprache. Dahinter verbirgt sich die Unterstützung der plötzlich ohne Arbeit dastehenden Mitarbeiter nicht nur bei der Erstellung von Bewerbungsunterlagen und dem Vorbereiten auf Vorstellungsgespräche. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist auch die Unterstützung beim Akzeptieren der neuen Situation, plötzlich gekündigt zu sein, und dabei noch motiviert die nächsten Schritte zu gehen.

Natürlich bieten die Partner von DVA im Anschluss an die Outplacement-Beratung auch Stellen an, die sie in ihrem reichhaltigen Fundus haben. Ein derartiger Service, der von den freisetzenden Firmen gezahlt werde, sei angesichts der Volatilität der Geschäftsentwicklung der Branche enorm wichtig. Schließlich spreche es sich herum, wie ein Unternehmen mit langjährigen Mitarbeitern umgehe.

Employer branding für mehr Akzeptanz

Das Outplacement ist Teil einer Gesamtstrategie, die Vögele fährt. Ein weiteres, immer mehr an Bedeutung zunehmendes Thema ist das „Employer branding“. Dieser Fachbegriff meint, dass die Firmen am Markt attraktiver werden müssen. Dazu zähle es gerade auch, Entlassungen so sozial verträglich wie möglich zu gestalten, schließlich könne es sehr schnell wieder sein, dass die Firma bei einem Großauftrag plötzlich wieder Mitarbeiter benötige. Der zentrale Punkt sei jedoch, authentisch aufzutreten. Eine Firma müsse nach innen genauso handeln, wie sich sie nach außen gibt. So gehört es auch zum Angebot der Sozietät DVA, Dis-

sonanzen zwischen Teams, Unternehmensbereichen, Mitarbeitern und Vorgesetzten innerhalb eines Unternehmens zu glätten. Hierzu hat DVA eine Diplompsychologin mit im Team.

Auch Coaching gehört zum Portfolio

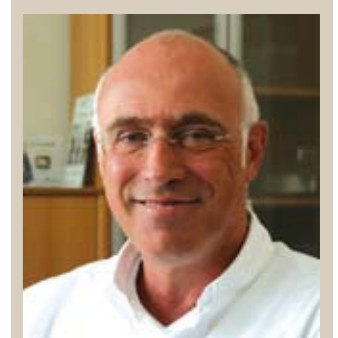
Den Auftraggebern kann so vom Teamtraining über systemische Organisationsberatung bis hin zum Assessment-Center und Einzelcoaching eine große Bandbreite an Entwicklungsmaßnahmen angeboten werden. Gerade in kleinen und mittelständischen Unternehmen sind Personalleiter meist mit der Personalverwaltung und vertraglichen Themen derart ausgelastet, dass für Personalentwicklungsthemen einfach kein Raum mehr bleibt. Auch das Coachen von leitenden Mitarbeitern gehört zum Portfolio von DVA. Längst ist das herrschende Vorurteil in der einstigen von sehr bodenständigen Führungskräften dominierten Branche passé, dass Unterstützung und Training für besondere Situationen im Unternehmen oder der Öffentlichkeit ein Zeichen von Schwäche seien. Zudem müssten sich Unternehmen dringend auf

die junge Generation einstellen, für die Dinge wie Lern- und Entwicklungschancen die größten Motivationstreiber seien. Fragen nach der Möglichkeit einer Elternzeit seien heutzutage auch bei jungen Männern wichtig.

Nicht nur Qualifikation und Werdegang zählen

Umgekehrt legten Firmen immer mehr Wert auf das Abklopfen von Bewerbern jenseits des beruflichen Werdegangs und der Qualifikation. Deshalb veranstaltet DVA immer mehr Assessment-Center, in denen die Persönlichkeit und allgemeine Fragen der Bewerber näher beleuchtet werden.

Auch in den Unternehmen gehören etliche Dinge auf den „Zeitgemäß ja oder nein?“-Prüfstand. Einigen Arbeitgebern ist zum Beispiel die Bedeutung und Wirkung von Vertragsformulierungen, die in der Vergangenheit nie für Verwirrung gesorgt haben, heute aber schon, gar nicht bewusst. So seien bereits Vermittlungen gescheitert, weil im Arbeitsvertrag explizit gestanden habe, dass der Mitarbeiter während der Dienstzeit nicht das Internet benutzen dürfe.



Bernd Vögele, Geschäftsführer

Der gelernte Speditionskaufmann und Verkehrsfachwirt stammt aus Elmshorn und begann seine berufliche Karriere bei der damaligen Stute Verkehrs GmbH, die heute Stute Logistics GmbH heißt und mittlerweile zu Kühne+Nagel gehört. Nach einem kurzen Abstecher zu TNT machte sich der heute 53-jährige mit Peter Dunkel, der allerdings 2008 verstarb, vor 14 Jahren selbständig.

Da das globale Netz zunehmend auch zur Lösung von Problemen und zum raschen Informationsaustausch genutzt werde, sei dies eine eher schädliche Einstellung. Auch bei solchen Überprüfungen gibt DVA gern Unterstützung durch Beratung und Darstellung von Marktvergleichen.

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.

WALTER LAUK
CONTAINERSPEDITION GmbH

W L
walterlauk.org
info@walterlauk.de
+49 (0)40 31 78 28 - 0

WALTER LAUK
ERWERBERREREI GmbH

Hamburgs zweiter Elbtunnel

Der Kalikai ist von 13 Kilometer langen unterirdischen Röhren durchzogen



Der Kalikai am Südufer der Retha ist rund 500 Meter lang und Eigentum der zur K+S Gruppe gehörenden K+S Transport GmbH

Der Elbtunnel ist Hamburgs wichtigste Verkehrsader. Knapp 40 Jahre alt, über 3,3 Kilometer lang, mittlerweile vier Röhren, täglich von über 150.000 Fahrzeugen passiert. Doch nur unweit davon befindet sich ein ähnliches, kaum bekanntes Tunnelsystem. Der Kalikai der K+S Transport GmbH ist mit insgesamt 20 unterirdischen Verbindungen durchzogen, die insgesamt über acht Kilometer lang sind.



Einer der gewaltigen Kräne

Sie sind Teil eines ausgeklügelten Systems, mit dem das zum Dax-Konzern K+S gehörende Unternehmen vornehmlich Kalidünger umschlägt, bisweilen aber auch andere trockene Schüttgüter für Drittkunden. Seit 1928 wuchsen auf dem neun Hektar großen Are-

al zwölf Hallen und sechs Silozellen zur sortenreinen Lagerung mit einer Gesamtlagerkapazität von 405.000 Tonnen. Hauptgeschäft ist der Export von Kali nach Brasilien (daneben Südafrika, Indien und Nordamerika), das an dem 500 Meter langen Kai über ein Förderbändersystem zu drei Losebeladern transportiert wird. Damit werden gewaltige Öffnungen bezeichnet, die ähnlich wie beim Betonieren auf einer Baustelle durch einen Kran über die Frachtraumöffnung gehalten werden. Mit einer kleinen Fernsteuerung, die kaum anders aussieht als bei einem Spielzeugauto, lässt sich der Arm Stück für Stück weiter bewegen, bis der Frachtraum gefüllt

ist. Gut einen Tag dauert es, bis ein 60.000-Tonnen-Frachter voll ist. Kleinere Seeschiffe laufen auch die Häfen in Europa an.

500 See- und Binnenschiffe pro Jahr abgefertigt

500 Schiffe werden jedes Jahr so abgefertigt. Dazu zählen auch Binnenschiffe, die einen Teil des Kalis anliefern. Sie werden jeweils über zwei Greiferanlagen gelöscht. 95 Prozent des Jahresumschlags von bis zu 4 Millionen Tonnen werden jedoch per Bahn aus den Großräumen Magdeburg, Werra, Fulda und Hannover angeliefert. Nicht sämtliche Ladung wird mittlerweile ausschließlich in Bulkern verschifft. Rund 1 Million

Tonnen kommen in Containern an Bord mit Hauptziel Südostasien. „Das ist bei diesem Zielort günstiger als der Transport mit Bulkern“, erklärt Betriebsleiter Holger Jungerberg, „da die Boxen sonst als Leercontainer nach China zurück geschickt werden würden.“ Eine 20-Fuß-Box ist dann 28 Tonnen schwer und wird per Lkw auf die Hamburger Terminals gefahren. Pro Schicht können 100 TEU befüllt werden. Im Jahr verlassen über 45.000 TEU den Hamburger Hafen.

Ermöglicht wird das alles aber durch eben jenes Tunnelsystem, das den Kalikai durchzieht. Es befindet sich unterhalb der Lagerhallen und Silostationen sowie unter zwei

Tiefbunkern, in die die Schüttgutwaggons ihre Ladung abgeben. 2.800 Meter Gleise durchziehen das Gelände, zwei eigene Rangierloks (sogenannte Lokotracks) bewegen die Züge. Steht ein Schiff zur Verladung bereit, öffnet sich unter dem jeweiligen Lagerraum eine Bodenluke, und die Fracht fällt nach unten auf ein Förderband, das in der jeweiligen Tunnelröhre läuft, bis zu einer der sieben Wiegestationen. Innerhalb von zehn Sekunden misst ein großer Behälter vier Tonnen ab und schüttet sie auf eine Steigleitung oder Förderschnecke bis zu den Verladestationen in 28 Metern Höhe.

Am Ende besorgen Radlader den Rest

Das alles funktioniert weitgehend automatisch. Allerdings ist die Hilfe der Schwerkraft endlich, wenn

die bis zu 35 Meter hohen Kaliberge abgebaut werden sollen. So müssen in den Hallen irgendwann doch Radlader ran, die das Kali in die Fallöffnung schieben. Rund 110 Mann sind auf dem Kai beschäftigt. 50 eigene Mitarbeiter, 60 kommen vom Gesamthafenbetrieb.

Sie alle wissen, dass Kali nicht gleich Kali ist. Rund 25 verschiedene Sorten werden hier bei K+S bewegt. Denn die deutschen Werke liefern nicht nur herkömmliches Kaliumchlorid sondern auch Kaliumsulfat und Magnesiumsulfat, aus denen sich je nach Kundenwunsch unterschiedliche Mischungen herstellen lassen.

Doch das Beste an Hamburgs zweitem Elbtunnel ist, dass er dem Steuerzahler kein Geld kostet. 1955 hatte K+S das Gelände der Hansestadt abgekauft.

Text: Matthias Soyka



Zwei eigene Zugmaschinen gehören mit zum Inventar



Mit dem Radlader werden die Reste in die Trichter geschoben

FURUNO

SICHERHEIT UND EFFIZIENZ AUF SEE:

KOMPETENZ VON ANFANG AN

- ▶ BERATUNG
- ▶ PROJEKTIERUNG
- ▶ INSTALLATION
- ▶ WELTWEITER SERVICE

FURUNO DEUTSCHLAND GmbH
Siemensstraße 31-33, 25462 Rellingen
T 04101 838 0, F 04101 838 111
www.furuno.de

Oans, zwoa, g'suffa

Zur transport logistic in München geht's ins Hofbräuhaus

Alle zwei Jahre bevölkern Zehntausende von Zugereisten die bayerische Landeshauptstadt, denn es ist transport logistic. München ist nicht nur die drittgrößte Stadt der Republik und mit 1,4 Millionen Einwohnern die größte des Freistaates, sondern verfügt neben einer Vielzahl von bedeutenden Gebäuden wie der Frauenkirche, dem Deutsche Museum, dem Englischen Garten sowie dem sportlichen Highlight FC Bayern München auch über eine weltbekannte kulinarische Attraktion: das Hofbräuhaus.



Fotos: Fotolia

Zünftige Brotzeit

Sicher gibt es im Vaterland des Bieres eine Vielzahl von Brauereien, Gaststätten und einzigartigen Biergärten. Aber keine andere Institution hat sich so im Bewusstsein der Menschen fest gesetzt wie diese Gastwirtschaft, die bereits 1589 unter der Herrschaft Wilhelm V. Herzog von Bayern gegründet wurde, und im Laufe der Jahrhunderte eine so wechselvolle Geschichte erlebt hat.

Selbst gebranntes Bier in jeder Farbe

Ursprünglich als braunes Hofbräuhaus bezeichnet, da dort nur ausschließlich Braunbier gebraut wurde, beschloss Herzog Maximilian I., als Nachfolger von Wilhelm V., dass ab 1602 das berühmte Weißbier gebraut wurde. Das neue Bier fand in kürzester Zeit reißenden Absatz bei der Bevölkerung, und die alten Räumlichkeiten reichten nach einiger Zeit nicht mehr aus, so dass

die Brauerei bereits 1607 als weißes Hofbräuhaus an den Platzl umziehen musste, eben an den Ort, an dem wir es noch heute finden. Innovativ waren die Münchner vor Hunderten von Jahren bereits. Da der Hofstaat maulte, dass ihnen das Weiß- und Braunbier zwar schmeckte, aber nicht so stark wie



So muss es sein: Eine Maß

das gebrannte Bier aus dem niedersächsischen Einbeck war, schufen die Braumeister im Jahr 1614 das erste Maibock. Dieses Starkbier, das wir so heute noch zu uns nehmen, bewahrte München 1632 während des Dreißigjährigen Krieges vor der Plünderung und Brandschatzung durch die Schweden, die mit 1.000 Eimern Bier und 361 Eimern Maibock aus dem Hofbräuhaus milde gestimmt wurden.

Unbeschadet hatte die Institution Jahrhunderte überdauert bis sie im Zweiten Weltkrieg, in der Nacht zum 25. April 1944, fast vollständig zerstört wurde. Nur ein kleiner Teil blieb bestehen. Nach dem Wiederaufbau und passend zur 800-Jahr-Feier Münchens wurde das Hofbräuhaus 1958 wieder eröffnet.

Täglich über 35.000 Gäste aus aller Welt

Heute steht das Hofbräuhaus da wie anno dazumal und ist die Attraktion für Touristen aus aller Welt. Täglich besuchen bis zu 35.000 Menschen die Restauration und erfreuen sich an bayerischen Bierspezialitäten wie Hofbräu Dunkel, erfrischend, feiwürzig – der Urtyp des Bayerischen Bieres, dem Hofbräu Original fein herb – ein Bier mit Charakter, Münchner Weiße, spritzig und prickelnd oder gemäß der sich veränderten Lebensgewohnheiten der Gäste mittlerweile auch Hofbräu Weiße alkoholfrei.

Aber nicht nur der Gersensaft zieht die Massen in Scharen an, nein auch die zünftige bayerische Küche die im HB serviert wird. So sollte sich kein Besucher beim zünftigen Bier den Original Hofbräuhaus Brotzeiteller (Obazda,

kalter Braten, Presssack, roher und gekochter Schinken, Essiggurke, Zwiebelringe, Butter und eine Scheibe Hausbrot) entgegen lassen. Aber auch alle anderen urtypischen Speisen, die nebenbei auf dem größten Herd der Welt zubereitet werden, sind keineswegs zu verachten. Und getreu der Hymne des Hofbräuhauses „Oans, zwoa, g'suffa“, die 1935 vom Berliner(!) Komponisten Wiga Gabriel komponiert wurde, wünschen wir allen Logistikern einen fröhlichen Messeabend im Hofbräuhaus.

Text: Holger Grabsch

Hofbräuhaus München
Platzl 9
80331 München
Tel.: 089 - 29 01 36-1 00
Fax: 089 - 29 01 36-1 29
hbteam@hofbraeuhaus.de
www.hofbraeuhaus.de

Öffnungszeiten:
Täglich: 9 - 23.30 Uhr



Der Eingang mitten im Zentrum

WIR VERBINDEN DEN HAFEN

DAKOSY

www.dakosy.de

„Wir vertrauen DAKOSY, weil wir als NVOCC auf verlässliche Ladungsinformationen angewiesen sind.“

Andrea Briks
Geschäftsführerin SACO Shipping



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

Sklavenhandel im Western

Quentin Tarantino widmet sich in „Django Unchained“ einem unüblichen Thema

Kein Genre ist vom amerikanischen Kino so ausgiebig behandelt worden wie der Western. Er ist einfach nicht totzukriegen. Interessanter Weise kommt das in Amerika heute noch aktuelle Thema der Sklaverei in diesem Genre fast nie vor. Quentin Tarantino macht hiermit jetzt Schluss: Sein Western „Django Unchained“ arbeitet sich höchst unterhaltsam an diesem Kapitel der amerikanischen Geschichte ab, und das mit finanziellem und künstlerischen Erfolg. Der Lohn: Zwei Oscars und zwei weitere Nominierungen...



Haut mächtig auf den Tisch: Leonardo DiCaprio

Der aus Düsseldorf stammende Kopfgeldjäger Dr. King Schultz (Christoph Waltz) befreit den Sklaven Django (Jamie Foxx), weil dieser ihm helfen soll, die Brittle Brothers zu finden. Nach Beendigung des Jobs gehen die beiden einen Deal ein: Wenn Django ihm weiter behilflich ist, seinem gefährlichen Job nachzugehen, wird Schultz im Gegenzug alles tun, um Djangos Ehefrau Broomhilda (Kerry Washington) zu finden und ebenfalls zu befreien. Die Spur führt zur Plantage Candyland, wo deren Besitzer Calvin Candy (mit fiesen gelben Zähnen: Leonardo DiCaprio) und dessen Chefsklave Stephen (Samuel L. Jackson) einem perversen Hobby frönen: Sklavenkämpfe auf Leben und Tod...

Genialität von „Pulp Fiction“ nie mehr erreicht

Quentin Tarantino lässt niemanden kalt, soviel ist sicher. Entweder man ist von seinen Filmen begeistert oder man lehnt sie rundweg ab, was zugegebenermaßen von Film zu Film wechseln kann (man denke an den völlig vergurkten Grindhouse-Versuch „Death Proof“). „Django Unchained“ ist erst der siebte Film, den Tarantino als Regisseur veröffentlichte, wobei man üblicherweise die beiden Kill-Bill-Teile als einen Film zählt. Bereits mit „Pulp Fiction“ hat sich der Regisseur unsterblich gemacht, jedoch die hierin gezeigte Genialität seitdem nie wieder erreicht. Gleich-

wohl sind seine Filme meist lohnenswert.

Tarantino ist Meister, Genres zu mixen und seine Filme mit Zitaten, Anspielungen und Querverweisen zu spicken, die einem oft erst beim wiederholten Anschauen auffallen. Hier geht es zum einen um den Western, zum anderen aber auch um das vom Meister heiß geliebte Blaxploitation-Kino. Folgerichtig ist Dr. King Schutz Zahnarzt wie weiland Doc Holiday, und Broomhilda heißt mit Nachnamen „von Shaft“. Weitere Anspielungen auf Italowestern finden sich nicht nur in musikalischer Hinsicht: Der Original-Django Franco Nero hat ebenfalls einen Kurzauftritt.

Der Film geriet ein wenig zu lang

Garniert wird das Ganze mit ausgefeilten Dialogen und nicht wenig Humor sowie super Nebendarstellern (Don Johnson als Big Daddy). Der Film gerät zwar etwas zu lang, weil der Showdown künstlich hinausgezögert wird, und auf der anderen Seite bleibt das eine oder andere unerklärt. Hinzu kommt ein nicht unerheblicher Tarantino-üblicher Gewaltfaktor. Gleichwohl hat der Film mehr Tempo und Action als sein unmittel-

barer Vorgänger „Inglourious Basterds“. Für das (handgeschriebene) Drehbuch durfte Tarantino zum zweiten Mal einen Oscar in Empfang nehmen, Waltz als bester Nebendarsteller ebenfalls, auch wenn seine Performance sehr Hans Landa aus den Basterds erinnert. „Django“ ist Pflichtprogramm.

Text: Martin Soyka



Broomhilda wurde entführt



Seit 23. Mai im Handel



Cool: Waltz und Foxx

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



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.

SCHRAMM Group:



Frank Schnabel (l.), seit 2007 Geschäftsführer der Sparte Häfen & Logistik (u.a. Hafengruppe Brunsbüttel Ports), wurde zum Geschäftsführer der Firmengruppe der Brunsbütteler SCHRAMM group berufen. Der Betriebswirt steht ab sofort dem bisherigen alleinigen geschäftsführenden Gesellschafter Hans Helmut Schramm bei der Steuerung und Leitung zur Seite. Beide Geschäftsführer vertreten die

Gesellschaft in Alleinvertretung. Schnabels Hauptgeschäftsfeld wird auch weiterhin im Bereich Häfen und Logistik liegen, während sich Schramm schwerpunktmäßig auf die wasserseitigen Dienstleistungen der Gruppe, u.a. die Bereiche Schleppreederei und Transportlogistik, konzentrieren wird.

VHSp:

Der Verein Hamburger Spediteure hat seinen Vorstand im Amt bestätigt. Johan Peter Schryver von H.J. Schryver & Co. (GmbH & Co.) bleibt Vorsitzter, Reiner Heiken von der Kühne+Nagel (AG & Co.) KG sein Stellvertreter und Willem van der Schalk von a.hartrödt (GmbH & Co.) KG der 2. Stellvertreter. Vorstandsmitglieder sind weiterhin Axel Heik, Hermann H. Heik GmbH & Co. KG, Jost Hellmann, Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG, Thomas Hoyer, Hoyer GmbH, Ralph Juchheim, Schenker Deutschland AG, Björn Kitzinger, Kitzinger & Co. (GmbH & Co.), Wolfgang Przybisch, Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG, Dierk Schulz, APEX GmbH Internationale Spedition, Gert Tews, CONTIBRIDGE Schifffahrt- und

Spedition GmbH sowie Friedrich Wendt, Friedrich Wendt Spedition GmbH & Co. KG.

4flow AG:



Christian Berner (59, Foto) ist ab sofort Mitglied des Berliner 4flow-Aufsichtsrates. Damit löst er Hans-Peter Lenzion ab, der den Posten im Kontrollorgan des Logistikberatungs- und -software-Unternehmens nach zwölf Jahren aus Altersgründen aufgibt. Berner war bis September 2012 Vorsitzender des Vorstandes der Lekkerland AG & Co KG. Insgesamt führte er das Unternehmen elf Jahre. Vor seiner Tätigkeit beim Frechener Großhändler war er für viele Jahre bei der Kühne+Nagel AG & Co. KG tätig, unter anderem als Vorsitzender der Geschäftsleitung. Aktuell ist er auch als Mitglied in Aufsichtsräten und Beiratsgremien verschiedener Institutionen und Unternehmen aktiv, zum Beispiel engagiert er sich bei der Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. im Vorstand als Rechnungsführer.

Röhlig mit 16,6 Prozent höherem Umsatz

Bremen – Der Spezialanbieter von See- und Luftfrachtdienstleistungen Röhlig hat 2012 mit einem Ebit von 14,3 Millionen Euro rund sieben Prozent weniger verdient als im Vorjahr. „Damit haben wir unser Ertragsziel verfehlt, aber unter schwierigen Rahmenbedingungen immer noch das drittbeste Ergebnis der Firmengeschichte erzielt“, kommentierte der Geschäftsführende Gesellschafter Thomas W. Herwig. Der Umsatz stieg um 16,6 Prozent auf 572,4 Millionen Euro, der erwirtschaftete Rohertrag lag mit 110,9 Millionen Euro um 15,3 Prozent höher als im Vorjahr und damit im Rahmen der langfristigen Planung. Größter Wachstumstreiber war mit einem Zuwachs von 54 Prozent die Region Amerika, auch in Asien und der Pazifikregion waren die Zuwächse zweistellig.

Ein Bild als Dankeschön



Hamburg –Tue Gutes und rede darüber. Diesen alten Grundsatz machte sich der Senior-Chef des Dichtungsexperten GROMEX, Bernd Willms, zu eigen, indem er durch seine Frau Ingrid Johanna einen der seltenen Drucke (das Original ist in Willms' Besitz) des unlängst verstorbenen Marinemalers Jochen Sachse von der „Cap San Diego“ an den Chef der Hamburg-Niederlassung von MAN Turbo & Diesel, Dr. Tilman Greiner, überge-

ben ließ. MAN hatte dem Hamburger Museumsschiff drei neue Laufbuchschen im Wert von insgesamt 90.000 Euro spendiert. Nun läuft die alte Dame wieder – so wie auf dem Bild zusehen.

Schwerguttransport auf der Elbe

Hamburg – Im Auftrag der Spedition APB aus Pilsen erfolgte in dem tschechischen Elbehafen der Umschlag von drei Mühlensegmenten mit einem Durchmesser von je 8,80 Metern, einer Höhe von je 3,50 Metern und einem Stückgewicht von je 144 Tonnen. Mit dem Hafenanleger wurden sie auf den Ponton „BARIS1“ der Imperial BARIS GmbH gehoben. Der beladene Ponton wurde mit dem Schubschiff „TR31“ der tschechischen Reederei Eurex s.r.o. auf der Elbe von Lovosice nach Hamburg transportiert.

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
Peter Glaubitt

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:
25. Juni 2013



MEHR ALS 20 JAHRE ERFAHRUNG
IM STRUKTURIERTEN VERTRIEB VON NOTLEIDENDEN MARKENARTIKELN

Export von **Warenüberhängen, Restanten und Retouren**
Textil, Haushalt, Elektronik, Lebensmittel, Baumaterialien

Export of **Stocklots, Surplus and Leftovers**
Clothing, Household Goods, Electronical Goods, Tools, Food

Warehandels-Contor Uetersen GmbH • Katharinenstr. 27 • 25436 Uetersen • Tel. 04122/47379 • office@whc-uetersen.de • www.whc-uetersen.de



JadeBay

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

JadeWeserPark: Industrie- und Gewerbeflächen am JadeWeserPort

Der Standort

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

Ihre Vorteile

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

Kontakt

JadeBay GmbH Entwicklungsgesellschaft

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