

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Flut spült Schlick weg

HPA hoff auf weniger Sedimente im Hafen



Foto: HPA Albrecht

Der Bagger Odin dürfte nach der Flut womöglich weniger zum Einsatz kommen

Während die meisten vom Hochwasser betroffenen Teile Deutschlands massive Schäden von der Flut davon tragen, könnte der flutbedingte um rund 40 Zentimeter erhöhte Wasserstand im Hamburger Hafen für die Stadt positive Auswirkungen haben. Die Hamburg Port Authority rechnet nach den Worten ihres Finanzchefs Tino Klemm aufgrund der größeren Fließgeschwindigkeit und des höheren Wasserdrucks mit deutlich weniger Sedimentablagerungen in den Hafenbecken.

Das könnte den Haushalt der HPA erheblich entlasten. Je nach Menge gibt die Hafenbehörde jährlich zwischen 40 und 60 Millionen Euro für die Ausbaggerung der Hafenbecken und Hauptfahrrinnen aus. Allerdings könnte die Sache auch einen Haken haben. Gerade die Sedimente, die aus der ehemaligen DDR in den Ha-

fen gespült werden, sind noch erheblich belastet und können nicht in der Nordsee verklappt werden. Die Reinigung an Land ist rund 25- bis 30-mal teurer. Es sei nicht auszuschließen, dass gerade diese Schadstoffe durch die Flut vermehrt in den Hafen gelangen könnten. Das Budget der Hafenverwaltung sei indes mit-

telfristig gesichert, erklärte Finanzsenator Peter Tschentscher (SPD) im Hafen-Klub. Ab 2015 werde die HPA mit jährlich 150 Millionen Euro bezuschusst. Dennoch könne man nicht sagen, dass die HPA besonders defizitär arbeite, so Klemm. Viele Ausgaben seien Investitionen für die Stadt. Seite 4 bis 8

Eklat

HHLA-Boss Klaus-Dieter Peters wurde von wütenden Aktionären auf der Hauptversammlung ausgezählt. *S. 10*

Einweihung

Buss Port hat in Eemshaven sein Offshoretterminal offiziell in Betrieb genommen und eröffnete bei Berlin einen Binnenhafen. *S. 12*

ShortSea

Kurzstreckenseeverkehre werden trotz schwierigen Umfeldes weiter an Bedeutung gewinnen, glaubt SPC-Chef Markus Nölke. *S. 14*

GROMEX
DichtungHaus

**KONRAD
ZIPPEL**





Liebe Leserinnen und Leser,

heute geht es mal wieder um das liebe Geld. Die ehemaligen Leiter der Wirtschaftsressorts in Schleswig-Holstein und Hamburg, Dr. Werner Marnette und Ian Karan, haben gefordert, dass der Bund sich an der Finanzierung des Hamburger Hafens beteiligen müsse. Schließlich sei dieser von nationaler oder gar europäischer Bedeutung. Man könnte also selbst bei der EU um Hilfe bitten.

Auf ganz unterschiedlichem Niveau klagten andere über leere Kassen: Die Aktionäre der HHLA zählten den Vorstand aus. Mit einem Wertverfall von 75 Prozent sei die Aktie nach der Commerzbank (-97 Prozent) die größte Gurke in den Spitzenindizes. Man fühle sich wie eine Melkkuh. Zumal es für die gebeutelten Aktionäre auf der Hauptversammlung gerade einmal Würstchen mit Kartoffelsalat gab.

Da ist es schwer nachzuvollziehen, dass der Aufsichtsrat den Topmanagern erfolgsabhängige Komponenten gewährt, die höher sind als die ohnehin schon üppigen Grundgehälter und den Herren so zwischen 700.000 und 1 Million Euro zugesteht, während die Dividende bei 65 Cent pro Aktie verharret.

Genießen Sie den Sommer.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Kunst und Kanzlei	3
Finanzsenator im Hafen-Klub	4
Hafenpolitische Rundfahrt	6
Etatplanung der HPA	8
Turbulente HHLA-HV	10
Buss mit neuen Terminals	12



Wirtschaft	Seite
SPC sieht Chancen	14
Hamburgs älteste Barkasse	16
Import Partner sucht Mitarbeiter	18



Essen	Seite
Old Commercial Room	20



DVD	Seite
Flight	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Eine Ausstellung und ein neuer Kollege

Wiechmann, Schneider, Waitschies lud zur juristischen Soirée

Die Kanzlei Wiechmann, Schneider, Waitschies lud zum Empfang in ihren Räumen in der Hamburger Drehbahn. Anlässe gab es gleich zwei. Der eine war die Änderung in der Unternehmensstruktur. Markus Waitschies (41) ist seit Jahresbeginn neuer Partner. Er wird künftig auch wie seine Kollegen Thomas Schneider und Andreas Wiechmann die Rubrik „Recht & Geld“ in dieser Zeitung füllen. Zum Zweiten stellte ein Freund des Hauses, der Hamburger Maler Jockel Walz, seine neusten Werke aus.



Jockel Walz (r.) erklärt Markus Waitschies die Entstehungsweise seiner Bilder

So kamen Freunde und Kunden der Kanzlei, um sich Walz' Bilder anzuschauen und Waitschies Glück für seinen neuen Lebensabschnitt zu wünschen. Der neue Kollege, der zuvor in Berlin tätig war, berät Handelsfirmen in den Kerngebieten des Wirtschaftsrechts und vor allem Unternehmen, die sich verändern oder umstrukturieren.

„Es geht dabei um den Kauf und Verkauf von Gesellschaften“, sagte Waitschies. „Und um Hilfe bei den notwendigen rechtlichen wie tatsächlichen Veränderungen innerhalb des Unternehmens.“ Dazu gehöre auch, dass er als Fachanwalt für Ar-

beitsrecht im so genannten kollektiven Arbeitsrecht tätig ist, beispielsweise bei Verhandlungen von Sozialplänen und Betriebsvereinbarungen.

Hilfe für Firmen bei Betriebsratswahlen

„Wir wollen mit unserem Partner die Beratung von Arbeitgebern verbessern, die mit Betriebsräten oder mit den Gewerkschaften verhandeln müssen“, sagte Andreas Wiechmann, Senior-Partner und einer der Gründer der Kanzlei zur Begrüßung. „Und die ersten Monate des Jahres haben uns Recht gegeben: Es gibt immer mehr Mandanten, die in diesem Bereich

auf uns zukommen. Gerade im nächsten Jahr wird die Beratung in Sachen Betriebsräte wichtig, denn dann stehen bei vielen die Wahlen dieser Gremien an, bei denen hohe Kosten

für die Unternehmen entstehen können, wenn sie schiefe gehen.“

Walz nahm gleich Waitschies zur Seite und erläuterte ihm seine Arbeiten, schließlich sind die Werke in einer ständigen Ausstellung in den Räumen der Kanzlei zu sehen. Der Künstler spielt größtenteils mit wiederkehrenden Mustern und Elementen, die am Ende gegenständliche Eindrücke hervorbringen. „Es ist ein bisschen so wie in der Musik von Johann Sebastian Bach“, erklärte Walz. Es gebe ein System der Ordnung und wiederkehrenden Bildfolgen, das man nicht sofort erkenne, aber am Ende ein harmonisches Ganzes erzeuge.

Text: Peter Glaubitt



F. Wedemann, A. Wiechmann, W. Krapp und T. Schneider (v.l.)

Ab 2014 jährlich 150 Millionen

Hamburgs Finanzsenator stellt Finanzierung für den Hafen klar

Wenn hochrangige Regierungsmitglieder in den alt-ehrwürdigen Hamburger Hafen-Klub kommen, haben sie meist Grundsätzliches vor einer kompetenten Hörerschaft zu sagen. So war es auch nicht anders, als der wichtigste Mann im Kabinett Olaf Scholz, Finanzsenator Peter Tschentscher (SPD), an die Landungsbrücken kam, um über die fiskalische Situation der Stadt zu sprechen und die Frage zu beantworten, inwiefern auch künftig Investitionen im Hafen gesichert sind. Unmissverständlich machte er klar: „Auf langer Linie haben wir einen Investitionsbedarf, der nicht gesichert ist.“ Umgekehrt versicherte er aber auch, dass die Stadt spätestens ab 2014 die HPA wieder mit rund 150 Millionen Euro bezuschussen werde.



Hamburgs Finanzsenator Peter Tschentscher (SPD) erläuterte im Hafen-Klub die Etatlage

Dann sei die sogenannte HHLA-Milliarde aufgebraucht, die durch den Teilverkauf des Terminalbetriebs durch deren Börsengang erzielt worden war und ursprünglich ausschließlich für Investitionen in den Hafenausbau verwendet werden sollte. Doch dann habe der schwarz-grüne Senat das Programm durch die unsägliche Aktion „Hafen finanziert Hafen“ ad absurdum geführt, indem nicht nur Investitionen aus dem HHLA-Topf gedeckt wor-

den seien, sondern auch zur Entlastung des städtischen Haushalts die sonst immer vom Senat gedeckten Zuschüsse an die HPA für deren laufenden Betrieb. Diese beliefen sich auf jährlich rund 40 Millionen Euro und setzten sich aus Hafendarbeiten (24 Millionen, davon 3 Millionen vom Bund), hafenfremde Arbeiten wie die Ausrichtung des Hafengeburtstages (18 Millionen) und Hochwasserschutz (4 Millionen) zusammen. Alle weiteren Bauprojekte, die nicht mit

den jährlich 100 Millionen Euro gedeckt seien, stellten für die Stadt „eine enorme finanzielle Belastung“ dar, so Tschentscher.

Senat steht zu Sparprogramm

Schließlich habe sich der Senat ein Sparprogramm auferlegt, das trotz Inflation und Lohnsteigerungen nur einen jährlichen Anstieg des Etats um 0,88 Prozent vorsieht. Dadurch erhofft sich der Finanzsenator bis spätestens 2019

einen ausgeglichenen Haushalt. Nach der derzeitigen guten konjunkturellen Lage sei dies womöglich sogar schon 2016 der Fall. Allerdings dürfte der Senat nicht die Fehler früherer Regierungen machen und in Zeiten sprudelnder Steuereinnahmen zusätzliche Ausgaben beschließen, die einen später wieder einholen. „Öffentliche Haushalte werden in guten Jahren ruiniert.“ Tschentscher nannte als Beispiel die Schaffung von 3.000 zusätzlichen Stellen im öffentlichen Dienst, in der Boomzeit beschlossen und zwischen 2008 und 2010 umgesetzt, was nun als Boomerang in Form von erheblich höheren Rückstellungen für die Altersversorgung die Stadt treffe.

Gerade im Bereich des Personals seien Sparvorgaben extrem schwer umzusetzen. Bislang, so gab der Finanzsenator zum allgemeinen Erstaunen zu, habe man noch nicht einmal exakt klären können, in welchen Bereichen diese zusätzlichen 3.000 Stellen entstanden sind. Bei den über 60.000 städtischen Beschäftigten habe bislang ein funktionierendes Controlling gefehlt, das aber gerade derzeit eingeführt werde. Nur so könne

transparent werden, wie Personal durch Fluktuation abgebaut und der ein oder andere Aufgabenbereich umverteilt werden könnte.

Etatstellung nach Gewinn und Verlust

Tschentscher will auch die allgemeine Finanzplanung umkrempeln. Die kommenden beiden Haushalte würden erstmals nicht mehr nur nach Einnahmen und Ausgaben aufgestellt werden, wo beispielsweise nur die aktuellen Gehälter von Mitarbeitern und keinerlei Abschreibungen oder Rückstellungen für Pensionen berücksichtigt wurden, sondern nach Aufwand und Ertrag im Sinne einer unternehmerischen Gewinn- und Verlust-Rechnung.

Für die Finanzierung weiterer Bauvorhaben im Hafen gebe es allerdings

Hoffnung. Zwar seien die Steuereinnahmen immer von der Konjunktur abhängig, aber die Stadt werde nicht mehr nach Kassenlage planen sondern nach der langfristigen Entwicklung der durchschnittlichen Einnahmen, die im Mittel um jährlich 2,25 Prozent stiegen. Zudem gebe es einige Entlastungsfaktoren, etwa die stark gesunkenen Zinsen. Definitiv gedeckt seien die Ausgaben für die Fahrrinnenanpassung der Elbe. Dass Investitionen in den Hafen gut angelegtes Geld ist, verdeutlichte Tschentscher mit der Rechnung, dass jährliche Aufwendungen der Stadt in Höhe von rund 150 Millionen Euro Steuereinnahmen aus dem Hafen zwischen 600 und 800 Millionen Euro p.a. gegenüber stünden. Zudem sei Hafengewirtschaft „ökologisch und modern“,

da der Transport per Schiff erheblich günstiger als per Lkw oder Bahn sei. Und dies nicht nur finanziell, sondern auch in der Umweltbilanz.

Hansestadt ist Zahlmeister der Nation

Tschentscher hob auch den gesamtwirtschaftlichen Nutzen der Metropolregion Hamburg hervor, die vom Bund mit gerade einmal 21 Millionen Euro bezuschusst werde. Die Hansestadt stehe beim Bruttoinlandsprodukt mit 53.091 Euro pro Kopf weit vor Bremen (41.897 Euro), Hessen (37.656 Euro) und Bayern (36.865 Euro) in Deutschland an der Spitze. Das gesamte Steueraufkommen vor den Abgaben an den Bund und den Länderfinanzausgleich betrage in Hamburg jährlich 49 Milliarden Euro. Doch

80 Prozent (Lohn-, Einkommen-, Körperschafts-, Umsatzsteuer, Zölle etc.) gingen an den Bund und Länder, so dass der Hansestadt ein jährlicher Etat von jährlich 8,5 bis 9 Milliarden Euro bliebe. Allein 2,8 Milliarden Euro verliere Hamburg dadurch, dass Pendler von außerhalb in der Stadt arbeiteten, aber ihre Einkommensteuer nach dem Wohnsitzprinzip in anderen Bundesländern zahlten. Deshalb müsste die Einwohnerwertung Hamburgs beim Länderfinanzausgleich dringend von derzeit 135 auf 200 Prozent erhöht werden. Tschentscher vertrat daher die These, dass die Hansestadt, selbst wenn sie derzeit minimale Zuschüsse aus dem Länderfinanzausgleich erhalte, eigentlich der Zahlmeister der Nation sei.

Text: Matthias Soyka

Komplexe Aufgaben erfordern effiziente Lösungen!

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

PANTAENIUS
Unternehmensversicherungen

Hamburg · Düsseldorf · München

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

www.pantaenius.eu

Trogbrücke über die Elbe bei Rothensee
am Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Kreuzfahrtterminal am CTS entzweit die Geister

Hafenpolitische Rundfahrt der Friedrich-Naumann-Stiftung diskutiert kontrovers

Das geplante dritte Kreuzfahrtterminal im Hamburger Hafen entzweit die Gemüter. In einer Podiumsdiskussion sprachen sich der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH) und Chef des EUROGATE-Terminals Hamburg, Gunther Bonz, sowie der Geschäftsführer der Hamburg Port Authority, Wolfgang Hurtienne, für die zusätzliche Anlegemöglichkeit aus, der Ex-Norddeutsche-Affinerie-Chef Werner Marnette war dagegen. Vorhandene Kaimauern zu nutzen sei effizienter, als teuer neuzubauen, so die Befürworter. Marnette kritisierte, dass ein derartiges Terminal citynah liegen sollte. Zudem zweifelte er an, dass die Passagiere vor oder nach einem Schiffwechsel lange in Hamburg verweilen und somit Geld in die Stadt bringen würden. Der wirtschaftspolitische Sprecher der FDP-Fraktion, Thomas-Söhnke Kluth, forderte den Senat auf, zunächst weitere Informationen über den Kreuzfahrtterminal sowie die weitere Entwicklungsplanung für Steinwerder offen zu legen.

Kluth sah mit dem geplanten Neubau vor allem die Verlässlichkeit der Hafent



Werner Marnette, Wolfgang Hurtienne und SLH-Chefredakteur Matthias Soyka (v.l.) bei der Diskussion

politik gefährdet. Nur wenige Monate nachdem der Hafententwicklungsplan (HEP), der eigentlich bis zum Jahr 2025 gelten sollte, beschlossen worden sei, sei das zentrale Ausbauprojekt aufgrund einer sich angeblich geänderten Auslage gekippt worden. „Der Hafen braucht Stabilität und Verlässlichkeit“, so Kluth.

Barkasse fuhr in die jeweiligen Hafenteile

Die Diskussion fand auf der Barkasse „Hamburger Deern“ auf Einladung der FDP-nahen Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit statt. Mit einer „Hafenpolitischen Rundfahrt“ wollen die Liberalen neue Wege beschreiten. Während des zweistündigen Diskurses fuhr die

Barkasse die neuralgischen Punkte des Hafens an und vermittelte so dem voll besetzten Auditorium eine direkte Beschau der Lage.

Kluth kritisierte auch, dass der Stadt für Ausbauprojekte mindestens 450 Millionen Euro fehlten, wobei sich etliche Vorhaben drastisch verteuert hätten. Dem entgegnete Hurtienne, dass auch bei etlichen Bauvorhaben Planungen geändert worden seien. So habe man beispielsweise bei der Kattwykbrücke entgegen ersten Überlegungen den Bau zweier getrennter Brücken vorgesehen, damit Straßen- und Schienenverkehr entzerrt werden. Kluth und Hurtienne waren sich indes einig, dass es einer Finanzierungs-, Ziel- und Leistungsvereinbarung zwischen Senat und HPA

bedarf. Marnette ergänzte, dass angesichts der großen gesamtwirtschaftlichen Bedeutung auch der Bund einen Beitrag zur Hafeninfrastuktur leisten müsste. Die wiederum, so bemängelte Hurtienne, werde fast ausschließlich von der HPA getragen. „In keinem anderen Hafen in Europa muss die Hafenbehörde auch die Straßen an den Kaikanten bauen.“

Fahrrinnenanpassung nur auf neun Kilometer Länge

Am Burchardkai lag gerade die „CMA CGM Cassiopeia“ mit einer Tragfähigkeit von 128.550 Tonnen oder Containern 11.388 TEU. Bei einer Länge von 363 Metern, einer Breite von 45,6 Metern und einem Tiefgang von 15 Metern gehört sie zu den größten

Containerschiffen, die zurzeit den Hamburger Hafen anlaufen. Ein daneben liegendes Maersk-Schiff mit 8.000 TEU, vor wenigen Jahren noch das größte, was auf den Meeren verkehrte, wirkt jetzt allenfalls noch wie ein Mittelklassefrachter. Just hier erklärte Bonz die Notwendigkeit der Fahrrinnenanpassung. Es würden nur die Spitzen am Flussgrund abgetragen. Würde man diese zusammenschieben, beliefen sich die Baggerarbeiten auf einer Gesamtlänge von 100 Kilometern nur auf neun Kilometer. Ebenso wichtig wie die Vertiefung sei auch die Verbreiterung der Fahrrinne, da sich nur Schiffe mit einer Breite von gut 45 Metern auf der Revierfahrt begegnen dürften. Wie sehr der Hafen die Fahrrinnenanpassung braucht, hat vor

allem EUROGATE in den letzten Monaten zu spüren bekommen. Dort sank der Umschlag im ersten Quartal um fast ein Drittel, da außer Unifeeder keine Reederei mehr mit kleinen Schiffen den Eurokai anläuft, die meisten, so Bonz, seien 10.000 TEU und größer. Und da seien die Tiefgangsrestriktionen extrem problematisch, die Zeitfenster, in denen die Schiffe mit der Flutwelle ein- und auslaufen könnten, extrem klein. „Do it or die“, fasste es Bonz zusammen.

Während in diesem Punkt Einigkeit herrschte, waren die Auffassungen zum neuen JadeWeserport höchst unterschiedlich. Bonz sagte, er habe es bereits in seiner Zeit als Staatsrat in der Wirtschaftsbehörde als Fehler empfunden, dass der CDU-

geführte Senat 2002 aus dem Bündnis mit Bremen und Niedersachsen zum Bau des Tiefwasserhafens ausgestiegen sei. Schließlich biete Wilhelmshaven mit seiner geografischen Lage eine gute Alternative zu Rotterdam bei der Anbindung des Ruhrgebiets. Dem entgegnete Hurtienne, dass man nicht alles mitmachen müsse und die wenigen vorhandenen Mittel besser auf Hamburg konzentrieren solle.

Umschlagprognose nicht mehr zu halten

Kontrovers auch diese These: Marnette beklagte den mangelnden Wettbewerb im Bereich der Containerabfertigung. HHLA und EUROGATE teilten sich das Monopol. Im internationalen Vergleich der Hä-



G. Bonz (l.) und T. Kluth

fen fehle es in Hamburg an Wettbewerbsintensität. Dem gegenüber bezweifelte jedoch Bonz, dass der Bedarf weiterer Terminals gegeben sei. Die Potenzialanalyse, die dem HEP zugrunde gelegen habe, sei mit ihren 25 Millionen TEU im Jahr 2025 überholt. Er gehe eher von 14 bis 15 Millionen TEU aus. Nach Ausbau der vorhandenen vier Terminals könnten diese jedoch rund 20 Millionen TEU abfertigen.

Text: Jennyfer Dutschke

IMPORT

TRANSIT

EXPORT

We care about your customs //

Leistungen

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

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

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

Der Schein trägt

HPA senkt Bilanzverlust um 6 Millionen Euro



Die Finanzierung des Neubaus der Kattwykbrücke ist bislang ungewiss – Bahn und Straßenverkehr sollen entkoppelt werden

Die Hamburg Port Authority hat im vergangenen Jahr ihr Ergebnis erneut verbessern können und den Bilanzverlust um 6 Millionen auf 26 Millionen Euro gesenkt. Alles in allem wirtschaftete die HPA damit wieder 1 Million Euro besser als im Jahr davor. Der Jahresfehlbetrag betrug 108,4 Millionen Euro nach 97,6 Millionen Euro in 2011. Das heißt jedoch nicht, dass die Verluste der HPA gewachsen sind, denn die Fehlbeträge resultieren im Wesentlichen aus Investitionen, die die Hafengebörde im Auftrag der Stadt ausführt und dafür aus der HHLA-Milliarde – 2012 waren dies 114,753 Millionen Euro – bezuschusst wird.

„Wir sind da wie eine Art Durchlauferhitzer“, versuchte HPA-Finanzchef Tino Klemm das nur in Hamburg so verwandte Modell zu erklären. In anderen Hafenstädten finanzieren und bauen die Kommunen oder das Land die Straßen direkt selbst. Ohne den Straßen- und Brückenbau und die enormen Belastungen durch das Seditimentbaggern könnte sich die HPA selbst tragen.

52 Millionen Euro für Rethelbrücke ausgegeben

Von den 212 Millionen Investitionen des Jahres 2012 flossen unter anderem 52 Millionen in den Neubau der Rethelklappbrücke, 44 Millionen in die Sanierung der Hafenbahn, 22 Millionen in

Immobilien, 12 Millionen in den Burchardkai und 9 Millionen in das Containerterminal Altenwerder. Am stärksten angestiegen sind die sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Dort wurden gut 9 Millionen Euro mehr ausgegeben, unter anderem als Entschädigungen für Flächenfreimachungen.

An Mieteinnahmen erzielte die HPA 76,2 Millionen Euro, davon 60 Millionen für die Flächenvermietung (insgesamt sind über 3.000 Hektar im Eigentum der HPA), 12 Millionen aus der Kaimauerverpachtung und den Rest aus der Vermietung von Gebäuden und technischen Anlagen wie Tanklöschbrücken. 66,9 Millionen Euro kamen aus dem eigentlichen Hafenbetrieb (47,6 Millionen

aus dem Hafengeld, 19,1 Millionen von der Hafenbahn) in die Kassen, 9,6 Millionen Euro aus Einzelaufträgen wie Instandhaltungen und 4,1 Millionen Euro aus Gebühren. In Summe sind dies rund 157 Millionen Euro.

Finanzierung der Kattwykbrücke unklar

Mittelfristig, so Klemm, sei die HPA finanziell gut aufgestellt. Allerdings seien Großprojekte wie die Kattwykbrücke dabei nicht mit berücksichtigt. Die Kosten für die künftig getrennten Eisenbahn- und Straßenbrücken sowie deren neue Anbindung dürften bei 200 Millionen Euro liegen. Im Frühjahr waren die Planungen vom Senat

zunächst gestoppt worden. Klemm betonte jedoch, dass der Neubau damit noch nicht vom Tisch sei. Es werde über alternative Finanzierungen intensiv nachgedacht. Denkbar wären unter anderem eine Mautlösung oder Investoren aus der Privatwirtschaft.

Text: Matthias Soyka



Tino Klemm, HPA-Finanzchef



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 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



Allein gegen Alle: Der HHLA-Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters auf der Hauptversammlung

Peters von Aktionären abgewatscht

HHLA-Vorstand auf der Hauptversammlung im Brennpunkt der Kritik

So hat man mit dem HHLA-Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters sicher lange nicht mehr geredet. Der Aufsichtsratsvorsitzende der im SDax notierten Salzbergener H&R AG, Bernd Günther, watschte den HHLA-Boss regelrecht ab, als dieser Günthers Klagen über den Börsenwertverfall der HHLA von einst 3,86 auf nun unter 1,3 Milliarden Euro nicht zu folgen schien: „Das ist eine Unverschämtheit! Sie haben hier aufzupassen!“ fauchte er den HHLA-Boss an. „Wir bezahlen Sie! Also hören Sie gefälligst zu!“

Die Zahl der Aktionäre, die sich über den Kursverfall der Aktie seit dem Börsengang vor rund fünf Jahren, beschwerten, war deutlich höher als in den Vorjahren. Fast frei Stunden lang bombardierten ein Dutzend Aktionärsvertreter Vorstand und Aufsichtsrat mit Hunder-

ten von Fragen. Immer wieder wurde moniert, dass die HHLA seinerzeit in A- und S-Aktien aufgeteilt wurde. Die börsennotierten A-Aktien repräsentieren den Logistikteil, die S-Aktien den nicht börsennotierten Immobilienanteil, zu dem Liegenschaften wie die Speicherstadt

und der Fischmarkt gehören. Er ist noch vollständig im Eigentum der Stadt Hamburg.

Abstieg aus dem MDax dürfte Aktienkurs drücken

Die Aufteilung sei verwirrend und schade dem Kurs, so die einhellige Meinung.

Zudem könnte dies auch ein Grund dafür sein, dass die HHLA-Aktie am 24. Juni aus dem MDax in den SDax absteigt. Der Kurs, der bei rund 18 Euro herumdümpelt, dürfte dann noch weiter absacken, da institutionelle Anleger aus dem Wert aussteigen müssen, da sie nicht mehr

ihren Vorgaben nach verpflichtet sind, ihn zu halten. Die Zuordnung von Aktien in die Indizes ergibt sich im Wesentlichen aus der Marktkapitalisierung, dem Kurswert und dem täglichen Umsatz an gehandelten Aktien.

Andere Redner bemängelten unter tosendem Applaus, dass es der Vorstand, der mit Luxusautos und Chauffeuren ins CCH gekommen sei, es nicht einmal für nötig befunden haben, den gebeutelten Aktionären für die Anfahrt ein HVV-Ticket oder einen Garagenplatz zu spendieren.

Die guten Zahlen beeindruckten nicht

Dabei hatte Peters eigentlich doch beachtliche Zah-

len vorgelegt – vor allem im Vergleich zur Konkurrenz. Der Marktanteil in der Nordrange stieg um 0,3 auf 19,6 Prozent, der Containerumschlag in Hamburg um 1,6 Prozent auf 7 Millionen TEU. Die Einbußen im Fernostgeschäft (-8,3 Prozent) waren durch Zuwächse bei den Feederverkehren (+15,7 Prozent) und nach Nordamerika (+19,4 Prozent) überkompensiert worden. Der Umsatz kam auf 1,128 Milliarden Euro, das EBIT lag bei 186,3 Millionen Euro, was einer um 0,5 Prozent gesunkenen EBIT-Marge von 16,5 Prozent entspricht. Die Dividendenausschüttung liegt bei unverändert 65 Cent pro Aktie.

Besonderen Schwung erhofft sich Peters im Segment Intermodal, das die HHLA im letzten Jahr neuordnete und zu einem guten Viertel zum Gesamtumsatz beiträgt. So habe man sich von der defizitären TFG Transfracht getrennt und im Gegenzug von der Deutschen Bahn für 91 Millionen Euro deren Anteile an Polzug gekauft, um endlich rollendes Material selbst anzuschaffen. Bis Ende dieses Jahres sei man noch an alte, überdimensionierte Traktionsverträge gebunden. Mitte bis Ende 2014 dürfte der Turnaround geschafft sein. In den ersten vier Monaten dieses Jahres sei 62 Prozent mehr Menge transportiert worden.

Beteiligung an Rotterdam einzige Alternative

Ein besseres Ergebnis im Containerbereich, der 61,8 Prozent zum Gesamtum-

satz beiträgt, sei abermals durch die ausstehende Fahrrinnenanpassung der Elbe verhindert worden, so Peters. Die Abfertigung der größten Schiffe in einem extrem engen Zeitfenster erfordere einen enorm hohen Personaleinsatz. „Wir sind wie ein 100-Meter-Läufer, der mit Gewichten an den Beinen an den Start geht“, sagte er. Auch drückten die Tiefgangbeschränkungen die Margen. „Wir kaufen die Reeder quasi ein.“ Auf die Frage, was die HHLA denn machen würde, wenn die Fahrrinnenanpassung nicht käme, meinte der Vorstandsvorsitzende, dass man jahrzehntelang errichtete Betriebsmittel nicht einfach verlagern könne. Auch sei es für ihn unvorstellbar, dass die bes-

te Eisenbahninfrastruktur Europas plötzlich einfach brach liegen solle. Man sei aber im Intermodalbereich auf einem deutlichen Wachstumskurs. Dennoch bleibe die Fahrrinnenanpassung eine Schicksalsfrage für den gesamten Hamburger Hafen.

Eine Beteiligung an Wilhelmshaven sei keine Alternative. „Wir haben uns intensiv damit beschäftigt“, so Peters. Der JadeWeserPort sei für eine Beteiligung nicht geeignet, allein schon weil er Konkurrenz sei. Peters überraschte mit der Aussage, dass die einzige lohnende Alternative Rotterdam wäre, weil dort mit dem Ruhrgebiet als Hinterland ein komplementäres Zielgebiet sei.

Text: Matthias Soyka

Orange Blue Terminal eingeweiht

Buss Port Logistics auch mit neuer Anlage in Berlin

Die Hamburger Buss Gruppe ist außerhalb der Hansestadt kräftig am Expandieren. Zwei Jahre nach Baubeginn wurde das Orange Blue Terminal in Eemshaven feierlich eröffnet. Das mehr als 20 Hektar große Multipurpose-Terminal, das auf der holländischen Seite der Emsmündung liegt, ging schon während seiner Fertigstellung als Basishafen für die Offshore-Wind-Logistik in Betrieb. Deswegen hatten die rund 200 Gäste der Feier auch beste Aussichten auf ein Terminal, das bereits läuft. Derzeit werden die Teile des Trianel Windparks Borkum mit seinen 40 Fünf-Megawatt-Windkraftanlagen konsolidiert und vormontiert. Zudem hat die neue Tochter HavelPort Berlin (HPB) die Ausschreibung um den Binnenhafen im Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin West Wustermark gewonnen.



Gründungsfundamente für die Offshore-Windparks werden auf eine Jack-up-Plattform gehoben



Das Buss Terminal in Eemshaven ist bereits gut ausgelastet

„Die Entscheidung, ein Terminal in den Niederlanden aufzubauen, war goldrichtig“, so Heinrich Ahlers, Vorsitzender der Geschäftsführung von Buss Port Logistics, bei der Eröffnung. Dank der hervorragenden Zusammenarbeit mit den niederländischen Behörden und Groningen Seaports entstand in kurzer Zeit ein vollfunktionsfähiger Betrieb mit rund 216.000 Quadratmeter Lo-

gistikfläche und einer Kai-länge von 694 Metern, der vor allem den Anforderungen der Offshore-Wind-Logistik gerecht wird.

21 Windparks im unmittelbaren Einzugsgebiet

HarmPost, Geschäftsführer Groningen Seaports, sieht die Investition der Buss-Gruppe als wesentlich für die Entwicklung Eemshavens in der Offshore-

Windenergie-Industrie. „Dies ist die Bestätigung, dass die Lage Eemshavens optimal ist für den Bau von Offshore-Windparks vor der niederländischen und der deutschen Küste. Die kurze Revierfahrt der teuren Spezialschiffe ist ein entscheidender Wettbewerbsvorteil für die Errichtung und Versorgung dieser Parks.“ Ein idealer Standort sei Eemshaven außerdem, weil keine Schleusen die voluminösen Transporte behindern. 21 geplante Windparks sind im unmittelbaren Einzugsgebiet.

Das Orange Blue Terminal ist eines von insgesamt zehn Multipurpose-Terminals von Buss Port Logistics. Mit an Bord ist der niederländische Partner Uniteam Projects B.V., ein Tochterunternehmen der Marico Holding. Zu Marico gehören Unternehmen aus der Logistikwirtschaft sowie der Schifffahrt. Neben Offshore-Wind-Projekten hat Orange Blue während der Fertigstellung auch schon Bewährungsproben beim Umschlag anderer Güter bestanden, wie zum Beispiel bei einem über 100 Tonnen schweren Generator, bei der Ausrüstung eines Kreuzfahrtschiffes oder bei Verladungen des holländischen Militärs.

Colossus Logistics verlegt Hauptsitz

Seit Anfang Mai ist Buss Port zudem über die HPB neuer Betreiber des Binnenhafens am Havelkanal. Die Betreibergemeinschaft besteht aus der ElbePort Wittenberge GmbH, in der unter anderem die Hamburger Buss-Gruppe, Carl Robert Eckelmann und



Die gewaltigen Bauteile stehen bereit, um bei gutem Wetter auf See verbaut zu werden

Eggers Umwelttechnik Gesellschafter sind, und der Berlin-Brandenburger Colossus Logistics, die auch ihren Hauptsitz mit 23 Mitarbeitern an den neuen Standort verlegt.

„Der Logistikstandort Wustermark stellt mit seiner Kombination aus Binnenhafen, benachbartem Güterverkehrszentrum, dem mittelbar angrenzenden KV-Terminal und dem nahe gelegenen Rangierbahnhof ein ideales Drehkreuz dar“, so Michael Beyer, Prokurist ElbePort Wittenberge, der auch Geschäftsführer des neuen HavelPorts ist. Die volle Nutzung des Binnenhafens werde auch das logistische und wirtschaftliche Potenzial der Region signifikant verbessern.

Flächenerweiterung und Schwerguthalle geplant

Über den Binnenhafen in Wustermark können alle Arten von Stückgut, Massengut, Container, Schwergut und Projektladung, wie z.B. Anlagen für das Repowering von Windkraftanla-

gen, umgeschlagen werden. Darüber hinaus bietet die HPB hafenauffine Services wie Lagerung, Stauen und Laschen, Verpackungsdienstleistungen sowie eine ganzheitliche Organisation und Gestaltung der Transportkette an. Die neue Betreibergesellschaft plant eine Erweiterung der Hafensfläche sowie den Bau einer Schwerguthalle, in der sowohl die Lagerung als auch die Verpackung der Güter erfolgen soll.

BEHALA war mit Containerlinie glücklos

Der Binnenhafen Berlin West Wustermark hat eine Gesamtgröße von 16.878 Quadratmetern. Der 390 Meter lange Kai bietet drei Liegeplätze für Binnenschiffe mit einer Länge von bis zu 110 Metern und elf Metern Breite. Der Hafen ist straßenseitig an die A10 und B5 sowie wasserseitig an die Verbindung Berlin-Magdeburg-Hannover angebunden, über die alle großen deutschen Seehäfen und die wichtigsten euro-

päischen Binnenwasserstraßen zu erreichen sind. Ein direkter Gleisanschluss ist bereits in Planung.

Die Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft (BEHALA) hatte den 2008 errichteten Hafen bis Ende vergangenen Jahres betrieben. Eine Containerlinie nach Hamburg war wegen zu tief liegenden Brücken nach kurzer Zeit wieder eingestellt worden. Nun soll im sachsen-anhaltinischen Zerben das letzte Hindernis abgerissen werden und mindestens einmal in der Woche ein Schiff nach Hamburg und zurück zum HPB-Terminal verkehren.

Text: Holger Grabsch



Heinrich Ahlers, Buss-Port-Logistics

ShortSea-Verkehre gewinnen weiter an Bedeutung

SPC-Mitglieder sehen Probleme durch schärfere Umweltauflagen

Die Kurzstreckenseeverkehre werden weiter an Bedeutung gewinnen. Davon ist der Geschäftsführer des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centers (SPC) überzeugt. Auf dem Jahrespressegespräch sagte er, dass der Anteil am Gesamtumschlag im Seeverkehr mit Zielen wie der EU, Russland und Norwegen 168 Millionen Tonnen oder 56 Prozent von insgesamt 249 Millionen Tonnen betrage. Dabei verteilte sich die Ladung fast symmetrisch zu nahezu gleichen Teilen auf Massengut (80 Millionen Tonnen) und Stückgut (87 Millionen Tonnen). Bei den Containern wurden von 15,325 Millionen TEU immerhin 34,9 Prozent in oder aus diesen Zielgebieten gebracht – ein Plus von 1,5 Prozent gegenüber 2011.



Verkehrsminister Peter Ramsauer (2.v.l.) mit dem SPC-Vorstandsvorsitzenden Frank Firnkes (2.v.r.)

Wachstumstreiber seien hier Russland mit einem Anstieg von zehn Prozent, Finnland (+9,6 Prozent), Polen (7,7 Prozent), England (4,1 Prozent) und Polen (drei Prozent) gewesen. Auch das Binnenschiff werde im Containerbereich weiter an Bedeutung gewinnen.

Hohe Akzeptanz in der Bevölkerung

Bis 2020 sollen Studien zufolge 60.000 TEU mehr in Richtung Osten und 110.000 TEU im Wes-

ten transportiert werden. Als Grund für die guten Chancen der Binnenschiffe nannte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel (CDU) die hohe Akzeptanz in der Bevölkerung. Während sich die Hälfte der Menschen durch Straßenverkehr belästigt fühlte und ein Drittel der Lärm durch Bahnverkehr stört, nimmt niemand an den Binnenschiffen Anstoß. Immerhin gebe es in seinem Bundesland 600 Kilometer schiffbare Wasserstraßen und 100 Verladestationen mit Bahnanschluss.

Doch es bleiben auch Probleme, gerade im Kurzstreckenseeverkehr. Hauptproblem ist die Reduzierung der Schwefelemissionen in den ECAs Nord- und Ostsee zum Jahresbeginn 2015, wenn der derzeitige Grenzwert von einem Prozent auf 0,1 Prozent reduziert wird, während mit Ausnahme der nord-amerikanischen Küste im Mittelmeer und dem Rest der Welt ein Grenzwert von 3,5 Prozent gilt. Für die Reedereien bleiben nur zwei Möglichkeiten: Die Schiffe nachzurüsten oder

etwa 50 Prozent teurere Destillate zu tanken.

Viele Reeder werden teure Destillate tanken

Till Ole Barrelet, Geschäftsführer der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei, rechnet damit, dass die meisten Schiffseigner zunächst auf den teureren Kraftstoff zurückgreifen werden müssen, da es momentan keinerlei Finanzierungsmöglichkeiten für Abgasreinigungsanlagen oder alternative Antriebe gebe. Die Kosten hierfür lägen zwischen 1,5 und 5 Millionen Euro und damit oft höher als der Restwert mancher älterer Schiffe. Durch die hohe Nachfrage werde allerdings auch der Kraftstoff an den Zapfsäulen deutlich steigen, glaubt Barrelet. Sein Unternehmen habe zudem das Problem, dass nur 20 Prozent der Fahrstrecke in den ECAs lägen. Dafür gebe es aber keinerlei Förderung für Umbauten. Die Situation werde vielfach auch durch unterschiedliche Interessenlagen der Beteiligten verschärft. So hätten die Reeder die Kos-

ten für die Nachrüstung der Schiffe, die Charterer aber allein den Nutzen. Barrelet forderte die Politik auf zwischen beiden Gruppen zu vermitteln.

„Die Schifffahrt steht vor einer neuen Ära“, glaubt Torsten Westphal von der Harener Arkon Shipping. Derzeit bunkerten noch rund 50.000 Schiffe jährlich 370 Millionen Tonnen Schweröl. Es werde nicht nur neue Treibstoffe geben, sondern auch massiv nach Einsparmöglichkeiten gesucht. So habe seine Flotte zuletzt Schiffe in Betrieb genommen, die dank optimierter Schiffsrümpfe nur noch 20 Tonnen pro Tag verbrauchten gegenüber Neukonstruktionen aus dem Jahr 2009, die noch bei 28 Tonnen lagen.

Scandlines würde 500 Millionen investieren

Ein weiteres Problem treibt die Scandlines Reederei um. Ihr erwächst mit dem Bau des Fehmarnbelttunnels massive Konkurrenz auf der Strecke zwischen Puttgarden und Rödby, die das dänische Unternehmen halbstündlich rund um die Uhr bedient und ihre Haupteinnahmequelle ist.



Knut Sander, Torsten Westphal, Till Ole Barrelet, Thomas Webel, Markus Nölke, Gernot Tesch (v.l.)



Der Geschäftsführer des SPC, Markus Nölke, trägt die Kennzahlen der Branche vor

Gernot Tesch, Geschäftsführer von Scandlines Deutschland, erklärte, sein Unternehmen betreibe nur noch drei Kurzstrecken (Puttgarden-Rödby, Rostock-Gedser, Helsingör-Helsingborg) mit Hafentiegezeiten von jeweils unter 15 Minuten. Die anderen Linien habe man verkauft, um die bestehende Flotte nachzurüsten. So würden die vier Doppelendfähren auf der Vogelfluglinie

mit einem Hybridantrieb versehen. Vier der fünf Hauptmaschinen werden anschließend ausgebaut und durch eine Reinigungsanlage (Scrubber) ersetzt. Allein die Batterien für den Hybridantrieb, der bei Leistungsspitzen und in Notfällen zugeschaltet wird, hätten 5 Millionen Euro gekostet.

Insgesamt wäre sein Unternehmen bereit, 500 Millionen Euro in die Flotte zu

stecken, wenn gewährleistet wäre, dass der Tunnel nicht vor 2025 fertig gestellt wäre. So lange dauere die Reinvestitionszeit. Angedacht sei ein Umbau der Schiffe auf einen Elektroantrieb mit Brennstoffzellen, deren Wasserstoff aus Windenergie erzeugt werde. Scharfe Kritik übte Tesch an dem geplanten Tunnelbau, der nicht nur angesichts der prognostizierten geringen Auslastung von unter 10.000 Fahrzeugen pro Tag nicht nur volkswirtschaftlicher Unsinn sei, sondern auch noch von der EU wettbewerbsverzerrend subventioniert werde. So schieße sie nicht nur einen Teil der mittlerweile geschätzten 10 Milliarden Euro Baukosten bis zur Fertigstellung im Jahr 2021 hinzu, sondern fördere auch noch die Betreibergesellschaft mit 100 Millionen Euro.

Text: Matthias Soyka

Die „Meta“-morphose

Hamburgs älteste Barkasse ist wieder fahrtüchtig



Die erste Probefahrt hat funktioniert: Die „Meta“ schipperte mit zwölf Personen an Bord an der Elbphilharmonie vorbei

Vor rund 100 Jahren zählten Hafenbarkassen zum prägenden Bild des Hamburger Hafens. Sie waren eine Kombination aus Bussen und Taxen und transportierten Tausende von Arbeitern zu den Umschlaganlagen und Werften. Heute sind sie eher an den Landungsbrücken konzentriert und auf Rundfahrten für Touristen spezialisiert. Den Transport von Ortskundigen haben die Hadag-Fähren übernommen. Insofern sind Barkassen, vor allem in historischem Gewand, ein rares Gut geworden in der Hansestadt. Dank der Stiftung Hamburg Maritim ist nun ein weiteres, wohl das älteste Schiff dieser Art hinzukommen. Die „Meta“ wurde nach Jahren des Siechtums wieder flott gemacht.



Holger Eschholz,
„Maritimes Erbe“

Der Verein mit seinen rund 100 unterstützt die Stiftung Hamburg Maritim durch Spenden, einen Teil der Mitgliedsbeiträge und organisiert die Öffentlichkeitsarbeit.



Joachim Kaiser,
Vorstandsmitglied

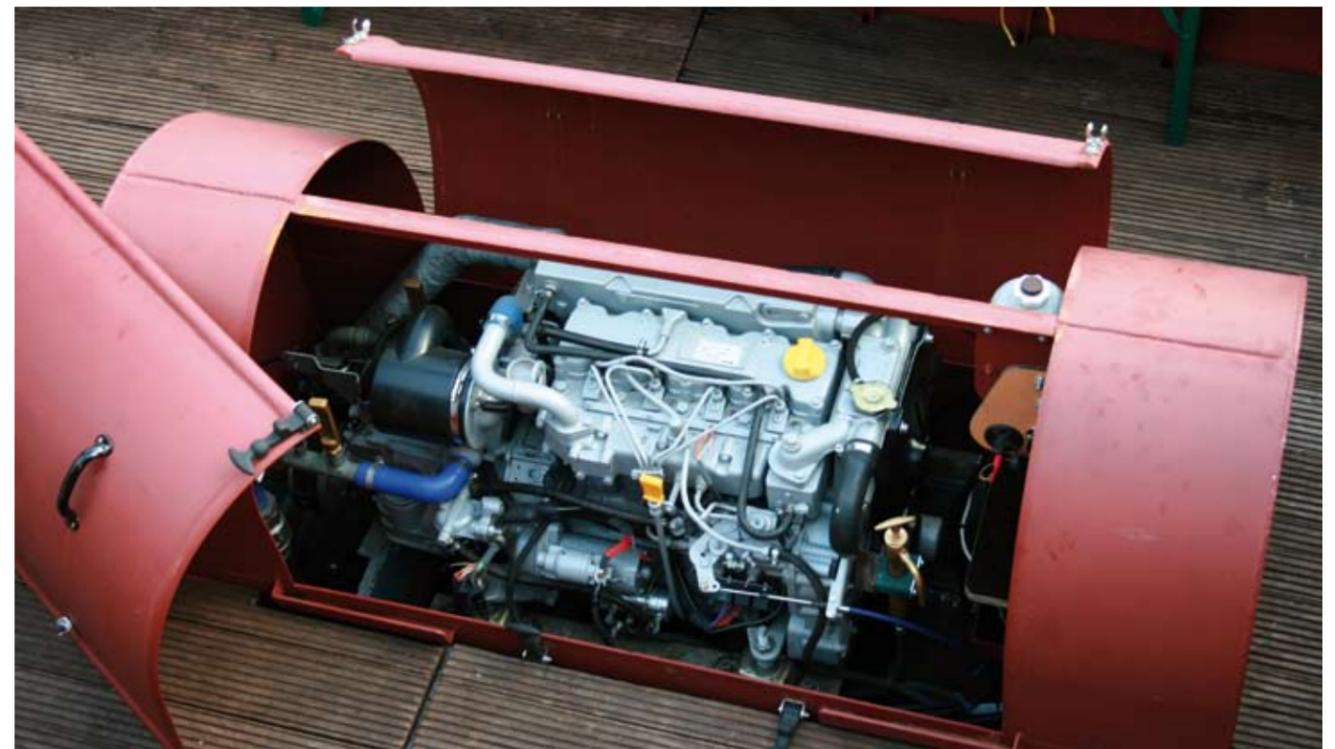
Der ehemalige Kapitän ist einer der angesehensten Sachverständigen für historische Schiffe. Er hatte auch die langjährige Kooperation der Stiftung mit „Jugend in Arbeit“ initiiert.



Jürgen Seifert,
Kapitän

Der ehrenamtliche Inspektor bei der Stiftung Hamburg Maritim war lange Kapitän des Flaggschiffes „Scharhorn“ und ist für die technische Überwachung der Schiffe zuständig.

Mit nur zwölf Metern Länge zählt sie zu den kleinsten Barkassen, die je eingesetzt wurden. Erbaut wurde sie 1908 auf der Wilhelmsburger Werft J.G.R.Röger Söhne am Reiherstieg. Der inzwischen 105 Jahre alte Rumpf wurde in der Theodor Buschmann Werft restauriert. Die „Meta“, vor fünf Jahren in den Besitz der Stiftung gekommen, war bis auf die Hülle komplett ausgeschlachtet. Der ursprüngliche 25-PS-Motor, wohl ein Glühkopf- oder Petroleumaggregat, war nicht mehr vorhanden. Ursprünglich wollte sich der Verein Jugend in Arbeit Hamburg e.V. der Sache



Ein 70-PS-Deutz-Motor ersetzt die alte Maschine, die nicht mehr existent war

annehmen, doch dessen Insolvenz Ende 2011 machte dem einen Strich durch die Rechnung. Der Verein hatte sich – der Name täuscht – auf die Beschäftigung und Qualifizierung vor allem älterer, schwer vermittelbarer Arbeitnehmer spezialisiert und war nach der Mittelkürzung für Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen in schweres Wetter geraten. In Spitzenzeiten hatte der Verein in seiner 25-jährigen Geschichte über 400 Beschäftigte in Harburg und an den 50er Schuppen.

Jugend in Arbeit soll Umbau fertig stellen

Im September vergangenen Jahres wurde Jugend in Arbeit als gemeinnützige GmbH unter dem Dach der Stiftung Berufliche Bildung neu gegründet, die sich nun tatsächlich auf die Ausbildung von

Jugendlichen fokussiert. Gefördert wird das Projekt von der Sozialbehörde für die Bereiche Umschulungen und Qualifikationen, die Ausbildung von Bootsbauern allerdings nicht. Um die Bootsbauausbildung in Hamburg wieder anzukurbeln, hat die Stiftung Hamburg Maritim, angeführt von Vorstandsmitglied Joachim Kaiser, eine Kooperation mit der gemeinnützigen GmbH geschlossen und unterstützt seitdem Jugend in Arbeit mit den Ausbildungskosten für vier Lehrlinge über dreieinhalb Jahre.

Nun sollen diese Hand an den Innenausbau der „Meta“ legen. Denn außer dem Motor und ein paar provisorischen Bänken und Holztüren ist auf der Barkasse noch nicht viel an Bord. Mit Hilfe der vier Azubis soll die Verwandlung der „Meta“ als quasi maritime Metamorphose

von einem schrottreifen Seelenverkäufer zu einem Schmuckstück für den Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen gelingen.

Weitere Spenden werden benötigt

Die Erhaltungsmaßnahmen auf der Werft wurden von Kapitän Jürgen Seifert überwacht. Als Motor wurde ein 70-PS-Deutz-Antrieb gewählt. Dazu mussten viele Spenden eingeworben werden. Ein erheblicher Teil der Mittel kommt vom Freundeskreis Maritimes Erbe Hamburg e.V., der das Schiff später einmal nutzen will. Dessen Vorsitzender Holger Eschholz hofft, dass die kleine Barkasse nach ihrem weitestgehend historischen Wiederaufbau ein lebendes Beispiel für ein Stück Hamburger Hafengeschichte sein wird. Die übrigen Hamburger Barkassenbesitzer müssen

indes keine neue Konkurrenz fürchten. „Die Meta wird nicht als gewerbliches Schiff zugelassen. Dafür ist sie viel zu klein“, so Eschholz.

Text: Matthias Soyka



Sitzen ist noch ein Problem

Zollagentur rüstet auf

IMPORT PARTNER sucht dringend neue Mitarbeiter



Die Niederlassung im Hamburger Hafen befindet sich im dritten Stock des SACO-Gebäudes

Die Auflösung des Hamburger Freihafens hat vielen Zollagenturen jede Menge Arbeit beschert. Davon können die Brüder Florian (35) und Hendrik Ledeböer (33) ein Lied singen. Sie sind Prokuristen bei IMPORT PARTNER, eine GmbH die ihr Vater Bernd (59) unmittelbar nach der Wiedervereinigung in Ratzeburg gegründet hat, damals noch mit Zielrichtung Polen, wo es bei Frankfurt/Oder bis heute noch neben weiteren Standorten eine Außenstelle gibt. Längst jedoch liegt die Hauptarbeit im Hamburger Hafen, wo das mittlerweile gut 40 Mitarbeiter starke Unternehmen nach Zwischenstopps in Waltershof und bei EUROGATE nun im Gebäude von SACO Shipping in der Indiastraße seine größte Niederlassung bezogen hat.

„Nach der Auflösung der Freizone haben wir erheblich mehr Aufwand“, berichtet der ältere Bruder Florian. Noch immer haben viele Firmen Aufklärungsbedarf, welche neuen Pflichten nun auf sie zugekommen sind. Hierfür bietet IMPORT PARTNER auch umfangreiche Schulungen an. Zudem muss nun für jeden Zollvorgang eine Registrierungsnummer (ATB) korrekt abgemeldet werden, damit dem Lagerhalter anschließend

kein finanzieller Schaden entsteht. Nicht immer wissen dies die Kunden, und die 23 Mitarbeiter in der Indiastraße haben eine Mühe, die 18stellige Nummer, falls sie bereits von den Behörden freigegeben wurde, herauszufinden. Längst ist das Büro im dritten Stock in der Indiastraße 1 zu klein geworden. Im September, wenn SACO eine weitere Immobilie in Wilhelmsburg bezieht, kann sich IMPORT PARTNER in

den zweiten Stock ausdehnen.

Kaufleute mit Außenwirtschaftskenntnissen

„Wir suchen dringend neue Mitarbeiter“, sagt Hendrik Ledeböer. Doch der Markt sei leer gefegt. Speditionskaufleute mit Kenntnissen im Außenwirtschaftsrecht und Zoll-Know-how oder geprüfte Zolldeklaranten sollten es sein. Sie müssen die ganze Palette beherrschen, die

das Unternehmen anbietet: Zolldeklarationen und -abfertigungen, Beratung und Schulung der Kunden sowie Kenntnisse im Bereich Fiskalvertretung.

Dabei tritt IMPORT PARTNER gegenüber dem Zoll als Garant dafür auf, dass auf Nichtgemeinschaftswaren, die in andere EU-Mitgliedsländer verbracht werden, die Einfuhr über Deutschland ohne Vorleistung der Einfuhrumsatzsteuer erfolgen kann.

Das erhöht die Liquidität der Importeure um 19 Prozent, im Vergleich zur herkömmlichen Zollanmeldung. Darüber hinaus unterhält IMPORT PARTNER ein eigenes Bürgschaftskonto für NCTS-Versandverfahren und trägt damit ein erhebliches Risiko. Dabei kann es schon mal zu recht exotischen Aufträgen kommen. Etwa bei einem Millionär, der für seine Yacht im Mittelmeer einen amerikanischen Sikorski-Hubschrauber in Deutschland entkernen und mit einem Spezialequipment einrichten ließ. Der Warenwert lag bei immerhin 14 Millionen US-Dollar. „Wir sind dann so etwas wie eine Bank für Importeure“, umschreibt es Hendrik Ledeböer. Denn sollte mit der Ware auf dem Transportweg irgendetwas passieren, werden die Bürgen in Anspruch genommen. „Selbst wenn die Ladung gestohlen wird, sind wir erst mal dran“, so Ledeböer. Deshalb arbeite man nur mit Kunden zusammen, die absolut verlässlich sind.

Eine weitere Form der Importabwicklung ist die Vorleistung von Einfuhrabgaben (EuSt. und Drittlandszoll). IMPORT PARTNER streckt die fälligen Einfuhrabgaben vor und erledigt alle Formalitäten. Erst im Anschluss, wenn die Waren längst verzollt wurden, zahlt der Importeur die angefallenen Abgaben an IMPORT PARTNER zurück.

Ein Jahr Vorbereitung auf Freizonenaufhebung

Gute Vorbereitung ist dabei der halbe Sieg. So war es

auch beim Fall der Freizone. Bereits ein Jahr zuvor hatte sich das Unternehmen als „zugelassener Versender“ mit vielen Bewilligungsorten beim Zoll registrieren lassen. Für die Kunden hat das den enormen Vorteil, dass sie ihre Waren nicht mehr beim Zoll vorzeigen müssen, sondern direkt die Fahrt aus dem Hafen an den Zielort antreten können. Diese Methode erspart den Frachtführern enorm viel Zeit.

Um der Nachwuchssorgen Herr zu werden, bildet IMPORT PARTNER auch eigene Azubis aus. „Bisher haben wir jeden übernommen“, berichten die Ledeböers. Ein gutes Betriebsklima sei ihnen ebenso wichtig wie jeder Kunde, egal ob groß oder klein. Ein weiteres Standbein soll nun am JadeWeserPort entstehen. Hier hat die Firma schon Räume angemietet. Man will auch hier vorbereitet sein, wenn die Post abgeht. Aber auch für dort sucht IMPORT PARTNER noch Mitarbeiter.

Als Innovation hatte IMPORT PARTNER bereits vor Jahreswechsel eine kostenlose, internetbasierte Zugriffsmöglichkeit namens KISS auf die Beine gestellt, mit der die Kunden ihren Warenfluss auf Knopfdruck 24 Stunden am Tag einsehen können. „Damit ist eine Überwachung der Geschäftsabläufe möglich“, so Hendrik Ledeböer. „Der Kunde kann jederzeit online auf unsere Server zugreifen und beispielsweise den Umsatz der letzten Monate abfragen und alle Zolldokumente einsehen. Selbst der Bearbeitungsstatus wird in Echtzeit angezeigt.“

Text: Matthias Soyka



Brüder und Prokuristen: Hendrik (l.) und Florian Ledeböer



Bald ein Bild von gestern: Drangvolle Enge im Großraumbüro

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

Bilder, Legenden und Labskaus

Der „Old Commercial Room“ lockt mit dem Hamburger Nationalgericht

Es gibt viele klassische, deutsche Gerichte, die in Ihrer Erscheinung wesentlich appetitlicher aussehen als das „Hamburger Labskaus“. Sicher sind viele durch den optischen Eindruck und durch den seltsam klingenden Namen abgeschreckt, dieses fabelhafte Gericht allein nur zu probieren. Wobei sich die genaue Bedeutung des Namens Labskaus nicht wirklich mehr nachvollziehen lässt. Es gibt Vermutungen, dass der Begriff seinen Ursprung in der englischen Sprache hat. Die Begrifflichkeit „Lob's course“, die sinngemäß für „Speise für Flegel“ steht, gilt als Ursprung des Wortes. Aber auch andere Definitionen, beispielsweise dem Norwegischen entliehen, haben durchaus ihre Daseinsberechtigung, da der Begriff in norwegisch soviel wie „leicht zu Kauendes“ bedeutet.



Unscheinbares Äußeres

Erstmals erwähnt wird das Gericht um das Jahr 1700. Es bestand in der ursprünglichen Form sicher aus Pökelfleisch und war für Seeleute gedacht. Somit handelt es sich bei der Erfindung dieses Essens um eine Art Notlösung. Viele mit genommene Waren verdarben schlichtweg bei den monatelangen Expeditionen der Seefahrer vor Hunderten von Jahren, da es keine Kühlmöglichkeiten oder chemische Konservierungsstoffe gab. Somit konnte praktisch aus den noch nicht verdorbenen Restbeständen in der Kombüse eine gehaltvolle Speise zubereitet werden.

Das Rezept stammt aus dem 19. Jahrhundert

Im 19. Jahrhundert taucht das Labskaus erstmals in Deutschland namentlich in einem Nachschlagewerk für Seeleute auf. Hier wird bereits die Varian-

te, die wir heute noch als „Hamburger Labskaus“ bezeichnen, dargestellt. In Ermangelung eines Originalrezeptes aus alter Zeit enthält das „Hamburger Labskaus“ folgende Zutaten: Rinderbrust, im besten Fall gepökelt, Zwiebeln, erfahrungsgemäß Kartoffeln, Rinderbrühe, Sellerie, Karotten, Lauch, rote Beete, Lorbeer, Gewürznelken, Pimentkörner, Butter, Salz, Pfeffer und Muskat. Alternativ dienen zur Garnitur Spiegeleier, Rollmopse, saure Gurken und rote Beetescheiben.

Und genau nach dem altbekanntem „Hamburger Rezept“ wird das Labskaus in feinsten Manier im „Old Commercial Room“ serviert. Das hanseatische Traditionshaus, das seine Tore 1795 den Gästen öffnete, hat heute seinen Liegeplatz in der Straße Englische Planke in Hamburg, exakt gegenüber vom Turm des legendären und weltbekannten Hamburger Michel.

Zugegebenermaßen sieht das Gebäude von außen nicht gerade aus wie eines der typischen Hamburger Traditionshäuser. Es versprüht spießigen 50er-Jahre-Charme der Nachkriegsarchitektur, aber von innen ist es ein Kleinod. Der Gast fühlt

sich in das Innere eines Schiffes versetzt. Dunkle schwere Holzvertäfelungen hängen von der Decke und korrespondieren mit den Holzfußböden und den vertäfelten Wänden. Diese sind über und über mit Bildern von berühmten Stars, maritimen Accessoires und alten wunderbaren Hamburger Ansichten übersät.

Schon Sean Connery und die Beatles aßen hier

Wer im „Old Commercial Room“ Essen geht, ist im Übrigen in allerbesten Gesellschaft, denn das Gästebuch der letzten Jahrzehnte weist das ganze Who-is-Who der Zeitgeschichte auf. So speisten bereits nationale Größen wie Heidi Kabel, Freddy Quinn, Franz Beckenbauer die ehemaligen Bundeskanzler Helmut Schmidt und Willy Brandt im Restaurant, ebenso internationale Stars wie die Beatles, Joe Cocker, Clint Eastwood oder Sean Connery sowie die Stars der neueren Hollywood-Generation wie Charlie Sheen, Jackie Chan oder Frauenschwarm George Clooney.

Doch zurück zu den Speisen und vor allen Dingen zum Labskaus. Der „Old Commercial Room“ bietet in allerbesten Quali-

tät und zu angemessenen Preisen eine Vielzahl von hochwertigem Fleisch, Fisch und regionalen Besonderheiten wie Glückstädter Matjesfilets, Hamburger Aalsuppe oder Carpaccio vom Hamburger Eisbein mit Mostrichschmand und Würzgelee und natürlich das Gericht, welches das Restaurant berühmt gemacht hat. Serviert als Rauch's Original Hamburger Labskaus mit Spiegeleiern, Rote Beete und Salzgurke und für die diejenigen die sich noch nicht so wirklich trauen, gibt's zum Probieren das kleine Labskaus zum Kennenlernen für 8,90 Euro.

Text: Holger Grabsch

Old Commercial Room

Englische Planke 10

20459 Hamburg

Tel.: 040-36 63 19

Fax: 040-36 68 14

www.oldcommercialroom.de

info@oldcommercialroom.de

Öffnungszeiten:

Täglich durchgehend Küche

von 12 bis 24 Uhr



Leckeres Inneres

Nichts für Leute mit Flugangst

Robert Zemeckis „Light“ ist mehr Trinker- als Katastrophendrama



Das Flugzeug steht Kopf



Das konnte nicht gut gehen: Die Bruchlandung überleben die meisten



Seit 20. Juni im Handel

Robert Zemeckis meldet sich zurück. Nachdem sich der große Regisseur („Zurück in die Zukunft“, „Forrest Gump“, „Cast Away“) einige Jahre im Animationsbereich tummelte, hat er nun nach über einem Jahrzehnt wieder einen Film mit Schauspielern aus Fleisch und Blut gedreht. Verlernt hat er nichts. Was als Katastrophen-Spektakel beginnt, wird zu einer packenden Charakterstudie eines suchtgetriebenen Menschen, der um sein Leben ringt.

Whip Whitaker (Denzel Washington) hat es mal wieder krachen lassen. In der Nacht vor einem Routine-Flug von Orlando nach Atlanta hat sich der Flugzeug-Kapitän mit einer Stewardess so richtig schön volllaufen lassen. Vollkommen verkatert bringt er sich mit Kokain in Schwung und bereitet sich auf seinen Flug vor. Nach einem dem schlechten Wetter geschuldeten holprigen Start verläuft der Flug erst einmal ruhig, so dass sich Whip noch schnell etwas Wodka zu seinem Orangensaft gönnt. Urplötzlich droht das Flugzeug jedoch abzuschmieren. Nur durch ein total waghalsiges Flugmanöver schafft es der Kapitän, die Maschine abzufangen und legt eine völlig unwahrscheinliche Notlandung hin. Sechs Menschen sterben – es hätten alle sein können. Als in seinem Blut aber sehr viel Alkohol

und sonstige Rauschmittel entdeckt werden, wird aus dem Helden urplötzlich ein Gejagter, dem Haft droht...

Erst spät reift in Denzel Washington die Erkenntnis

Denzel Washington hat bekanntlich bereits zwei Oscars im Schrank stehen, und hier hätte er fast seinen Dritten bekommen. Auch die Rolle des Alkoholikers ist für ihn nichts Neues. Bereits in „Mann unter Feuer“ spielte er einen alkoholkranken Bodyguard. Während der Alkoholismus dort ein Nebenaspekt war, wird die Sucht hier zum zentralen Dreh- und Angelpunkt der Geschichte. Die Erkenntnis, dass er nicht trinkt, weil er es will, sondern weil er es muss, bildet sich bei Whip erst spät. Bis dahin versucht er, unterstützt von seinem Anwalt (wie immer top: Don Cheadle), einem Kumpel

von der Pilotenvereinigung (Bruce Greenwood) und einer Leidensgenossin (Kelly Reilly) sein Leben auf die Reihe zu bekommen und nach Möglichkeit dem Knast zu entgehen. Garniert wird das Ganze von zwei grandiosen Auftritten John Goodmans als freundlichem Drogendealer seines Vertrauens. Besonders das zweite Erscheinen seines Charakters führt zu einer geradezu absurden Situation, die hier nicht verraten werden soll.

Das Ganze liest sich jetzt wie ein schwer verdauliches Moralstück, aber es kann Entwarnung gegeben werden. Der Film ist sehr unterhaltend, ohne platt zu sein oder den mahnenden Zeigefinger zu heben. Von Zemeckis werden im Laufe des Films Musikklassiker eingestreut (Joe Cokers „Feelin' Alright“ gleich mehrfach, auch die Stones lassen schön grüßen), die dazu einladen (wieder-)

entdeckt zu werden und die nie Selbstzweck sind, sondern die Handlung tragen. Allein das Ende kommt etwas zu zuckrig rüber. Übrigens: Berufspiloten haben an Flight kein gutes Haar gelassen, denn betrunken setzt sich dort niemand ins Cockpit. Mehr noch: Acht Stunden vor Flugbeginn herrscht Trinkverbot. Deshalb ist es unwahrscheinlich, dass „Flight“ mal im Bordprogramm gezeigt werden wird.

Text: Martin Soyka



Mut zur Wahrheit?

K+S:

Nach langjähriger erfolgreicher Tätigkeit für K+S beziehungsweise ihre Vorgängergesellschaften gingen zum 1. Juni Andreas Dausg und Detlef Richter in den Ruhestand. Dausg (60) war seit 2010 Geschäftsführer der K+S Transport GmbH und hatte zuvor neun Jahre in gleicher Funktion bei der UBT See- und Hafen- Spedition GmbH Rostock gearbeitet. An der Akquisition der UBT im Jahre 2000 und deren reibungslos gelungenen Integration hatte er als Mitglied des K+S-Logistik-Managementteams maßgeblichen Anteil. Nachfolger von Dausg als Geschäftsführer von K+S Transport wird Holger Seifart (36), der bisher den Bereich Einkauf Logistik bei der K+S Aktiengesellschaft leitete. Richter (59) war seit 24 Jahren im Hafen- und Speditionsgeschäft, insbesondere an den Standorten Rostock und Wismar, tätig und hat als UBT-Geschäftsführer maßgeblich die Zusammenführung des Speditionsgeschäftes mit den Hafen- und Umschlagaktivitäten der K+S Transport gestaltet. Ebenfalls in den Ruhestand geht zum 1. Juli Heiko Hess (63), Leiter Containerservices bei der K+S Transport. Hess war 36 Jahre für

K+S tätig und hat unter anderem einen wichtigen Beitrag zum Ausbau des Containergeschäftes bei K+S sowie damit zusammenhängender neuer Dienstleistungen erbracht.

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt:



Der BDB und der Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschifffahrt e.V. (AdB) haben fusioniert. Zusätzlich zu den verkehrs- und gewerbepolitischen Aufgaben übernimmt der BDB die bisher vom AdB wahrgenommenen arbeits- und sozialrechtlichen Aufgabenstellungen. Hierzu zählen auch die Rolle als Tarifvertragspartner und der Betrieb der Aus- und Weiterbildungseinrichtung an Bord des Schulschiffes „Rhein“. Georg Hötte von Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG, Duisburg (2.v.l) wurde zum Präsidenten des BDB mit diesen erweiterten Funktionen gewählt. Seine Stellvertreter sind der bisherige Präsident des AdB,

Volker Seefeldt, HTAG Häfen und Transport AG, Duisburg (r.), sowie Robert Baack, Imperial Shipping Holding GmbH, Duisburg, Dr. Gunther Jaegers, Reederei Jaegers GmbH, Duisburg, Roberto Spranzi, DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, Duisburg, und Martin Staats, MSG eG, Würzburg (l.).

STILL GmbH:



Torsten Wiecker (37, Foto o.) ist neuer Leiter der STILL-Werksniederlassung in Bremen. Der bisherige Bremer Serviceleiter übernimmt die Position von Lüder Kleppe, der am 1. Juni nach 22 Jahren in den wohlverdienten Ruhestand gegangen ist. Wiecker war lange im Hamburger Stammhaus tätig. Zum gleichen Termin hat Aron Literski (43) die Leitung der Werksniederlassung Leipzig übernommen. Er war in den vergangenen 15 Jahren in unterschiedlichen Funktionen bei der Firma Iveco Magirus Brandschutztechnik GmbH in Ulm beschäftigt.



PORTlog-Portal soll Marketing vereinfachen



München – Auf der transport logistic gaben HPA-Chef Jens Meier (l.), Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch (M.) und Hafen Hamburg Marketing Geschäftsführer Axel Mattern den Startschuss für das neue kostenlose Online-Shopsystem PORTlog online. Damit können ab sofort Hafenkunden aus dem In- und Ausland schnell und präzise die richtigen Dienstleister im Lager-, Logistik- oder Transportbereich für ihre Im- und Exporte in der Metropolregion finden. Allein im Raum Hamburg gibt es weit mehr als 1.000 Lager- und Logistikunternehmen. Durch die Auswahl einer gewünschten Dienstleistung erhalten die Kunden eine bis ins Detail filterbare Ergebnisliste qualifizierter Anbieter. Anders als in einem Branchenbuch können die ausgewählten Kriterien als Angebotsanfrage direkt an den Anbieter übermittelt werden.

Neuer Anlauf zurPort Feeder Barge

Hamburg – Die FDP-Bürgerschaftsfraktion hat mit einem Parlamentsantrag einen neuen Anlauf für die Etablierung eines selbst gesteuerten und mit einem Kran versehenen Pontons, der sogenannten Port Feeder Barge, genommen. Sie könnte bis zu 170 TEU tragen und somit Lkw-Hafenumfuhren ersetzen. Auch wäre durch Barge-lieferungen die Beladung von Feederschiffen an nur einem Terminal möglich. Bislang fahren die großen Schiffe im Schnitt vier Terminals vor der Abfahrt an. Der

Senat soll nun bis Ende September Möglichkeiten zum Einsatz im Hafen prüfen.

German Ports als neue Marke beschlossen

Hamburg – Die Wirtschaftssenatoren von Bremen und Hamburg sowie deren Amtskollege aus Niedersachsen haben gemeinsam mit dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann, die Einführung der gemeinsamen Dachmarke „German Ports“ zur internationalen Vermarktung aller deutschen Seehäfen beschlossen. Nach heftiger Kritik aus Schleswig-Holstein sollen künftig auch die beiden übrigen Küstenländer Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern an den Sitzungen der Spitzenpolitiker mit teilnehmen und in die Marke integriert werden. Geplant ist zunächst die Erstellung eines regelmäßig erscheinenden Printmediums.

Kaikante verlängert und Liegeplätze vertieft

Lübbecke – Die Stadtwerke Lübbecke haben die Verlängerung der Kaimauer des Hafens auf 210 Meter abgeschlossen. Dabei wurde für 1,4 Millionen Euro auf der gesamten Länge auch die Fahrrinne auf vier Meter vertieft und ein 7.000 Quadratmeter großer Schwerlastbereich geschaffen. Die Betreiber erhoffen sich nun eine deutliche Steigerung der derzeit 200.000 Tonnen Umschlagleistung., zumal der Hafen als eines der Mitglieder des Hafenbandes Mittellandkanal über die B239 sowie die A2 und A30 sehr gut angeschlossen ist.

BSH genehmigt Windpark „Kaikas“

Hamburg – Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat den Offshore-Windpark

„Kaikas“ in der Nordsee genehmigt. Auf einer Fläche von rund 65 Quadratkilometern sollen 83 Windenergieanlagen errichtet werden, die in einer Wassertiefe zwischen 39 und 41 Meter stehen. Der neue Windpark befindet sich nordwestlich der bereits genehmigten Windparkvorhaben „Albatros“ (Genehmigung 2011), „Global Tech I“ (Genehmigung 2006) und „EnBW Hohe See“ (Genehmigung 2006) rund 120 Kilometer nördlich der Insel Borkum und 115 Kilometer von Helgoland entfernt. Nach der Genehmigung ist der späteste Baubeginn für den 31. Dezember 2019 festgelegt. Seit 2001 hat das BSH nunmehr insgesamt 30 Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee mit insgesamt 2.164 Windenergieanlagen genehmigt. Weitere 98 Windparkvorhaben mit insgesamt 7.371 „Windmühlen“ sind beantragt und befinden sich derzeit im Genehmigungsverfahren. Ein Projekt – alpha ventus – ist fertig und im Probetrieb, weitere sechs Windparkvorhaben und vier Konverterplattformen bzw. Kabelanbindungen sind derzeit im Bau. 62 Anlagen speisen Strom ein.

Hochwasser trifft auch Binnenschiffer

Duisburg – Die dramatischen Entwicklungen in den Hochwasser- und Überschwemmungsgebieten haben auch die Unternehmen in der Binnenschifffahrt stark getroffen. Die Schifffahrt ist an wichtigen Wasserstraßen wie Main, Donau oder Elbe komplett eingestellt. Der wirtschaftliche Schaden beläuft sich auf mehrere Millionen Euro. Pro Schiff und pro Tag beträgt der finanzielle Verlust mindestens 1.500 Euro. Gerade für die Partikuliere, also jene Einzelunternehmer, die häufig als Familienbetrieb an Bord ihres Binnenschiffes leben und arbeiten und nun in den Hochwassergebieten festsitzen, nimmt die Entwicklung ein existenzbedrohendes Ausmaß an.

IMPRESSUM

Verleger:
Matthias Soyka
Holger Grabsch
Carl-Petersen-Straße 76
20535 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

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

ISSN 2193-5874

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

Fotos:
Peter Glaubitt

Druck:
PMI
Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

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

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

Erscheinungsweise:
Monatlich / zzgl. E-Mailservice

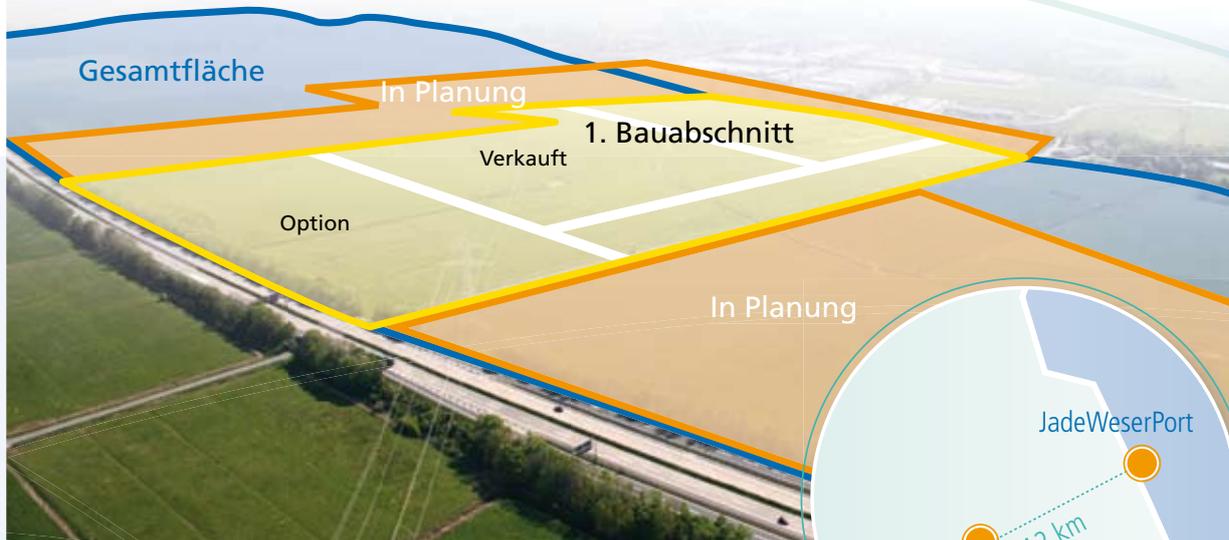
Onlineprogrammierung:
Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:
Larissa Dultz

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

Nächste Ausgabe:
6. August 2013





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