

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Nordsee hängt Ostsee ab

Seeverkehrsprognose sieht Umschlagszunahme bis 2030 bei knapp drei Prozent



Foto: HHLA

Die Studie setzt voraus, dass Umschlaganlagen wie der CT Altenwerder und deren Anbindung auf dem neuesten Stand sind

Der Umschlag der deutschen Seehäfen wird bis zum Jahr 2030 um 74 Prozent steigen. Das sind im Durchschnitt 2,8 Prozent im Jahr. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der MWP GmbH in Zusammenarbeit mit Uniconsult, IHS Global Inside und dem Fraunhofer CML im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Das Umschlagsvolumen wird von 269 auf 468 Millionen Tonnen zunehmen.

Dabei werden die deutschen Häfen an der Nordsee stärker wachsen als an der Ostsee. Allein hier soll laut der Studie das Gesamtumschlagsvolumen um 80 Prozent von 216 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf 389 Millionen Tonnen zunehmen. Im Ostseeraum dagegen wird das Delta nur knapp 50 Prozent betragen, da der Umschlag lediglich von

52,6 auf 78,5 Millionen Tonnen zulegen wird. Als Grund dafür nennt MWP-Geschäftsführer Martin Makait, der das Projekt leitet, Direktanläufe von Schiffen in die östlichen Ostseehäfen und das Energiekonzept der Bundesregierung, das die Stilllegung einiger Kraftwerke im Küstenraum vorsieht. Dadurch wird weniger Kohle importiert.

Klar scheint allerdings, dass sich die Wachstumsraten beim Containerumschlag im Vergleich zu dem Boomjahren vor 2008 deutlich verringern werden. „Sie werden im Durchschnitt etwa halb so hoch sein“, so Makait. Dennoch stehen die deutschen Top-Häfen im Vergleich zur Nordrange-Konkurrenz noch gut da. **Seite 4**

Forderungskatalog

Der DSLV hat die Umsetzung eines Sieben-Punkte-Katalogs zur Bedingung für eine weitere Erhöhung der Lkw-Maut gemacht. **S. 6**

Wahlprogramme

Welche der großen Parteien will für die Logistik nach der Bundestagswahl am meisten tun? Ein Vergleich. **S. 8**

Fahrinnen-Ausbau

Die IHK Lübeck hofft mit einem gutachterlich attestierten Potenzialzuwachs auf den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals. **S. 12**

GROMEX
DichtungHaus

**KONRAD
ZIPPEL**





Liebe Leserinnen und Leser,

eine neue Seeverkehrsprognose der Bundesregierung liegt auf dem Tisch. Bis 2030 sagt sie einen Anstieg des Umschlags von durchschnittlich drei Prozent voraus. Gegenüber bisherigen Annahmen ist das deutlich pessimistischer. Doch das muss keineswegs schlecht sein. Boomende Wachstumzahlen führen schnell zu einer Überhitzung des Markts. Die Reeder können ein Lied davon singen.

Die Studie impliziert jedoch, dass alle Beteiligten ihre Hausaufgaben machen. Die Umschlagsanlagen der Seehäfen müssen voll ausgebaut, die Hinterlandanbindungen ertüchtigt und die wasserseitigen Zufahrten erweitert sein. Würden die Fahrrinnenanpassungen der Weser und Elbe nicht kommen, wären die Zahlen Makulatur.

Die Entwicklung, so die Autoren, ist somit kein Selbstläufer. Auch die Häfen müssten ihre Marketing- und Vertriebsstrategien entsprechend den Möglichkeiten entwickeln. Es bleibt also viel zu tun.

Gehen wir ans Werk.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Seehafenprognose	4
DSLVR Forderungskatalog	6
Bundestagswahlcheck	8
NOK-Bilanz	10
Ausbau Elbe-Lübeck-Kanal	12



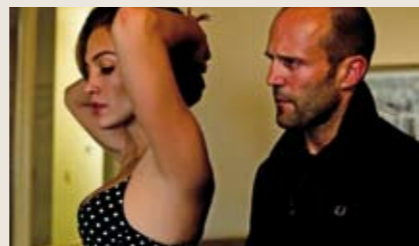
Wirtschaft	Seite
OPDR ist nah am Kunden	14
Erfolge mit Stader Marke	16



Recht & Geld	Seite
Tantiemenregelungen	18



Essen	Seite
Das „del favero“ am AEZ	20



DVD	Seite
Parker	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

WIR VERBINDEN DEN HAFEN

DAKOSY

www.dakosy.de

„Wir vertrauen DAKOSY, weil intelligente Logistik intelligente IT-Systeme braucht.“

Johan Peter Schryver
Geschäftsführer und Inhaber der
Spedition HJ Schryver & Co.



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

Mehr Realismus statt Euphorie

Deutsche Nordseehäfen wachsen stärker als restliche Nordrange

Vorhersagen über die Entwicklung der volatilen Seeverkehre gab es in der Vergangenheit einige. Das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen hatte einst für die Stadt Hamburg bis 2015 einen Anstieg des Containerumschlags im größten deutschen Seehafen auf 18 Millionen TEU prognostiziert. Nach der Krise 2008/2009 folgte eine „Potenzialanalyse“ für das Jahr 2025, die eine Flut von Parametern enthielt und – je nach Entwicklung dieser Stellschrauben – auch unterschiedliche Ergebnisse. Die Bandbreite reichte von 13 bis über 30 Millionen TEU. Die am häufigsten bemühte Variante war 25 Millionen Tonnen – vielleicht, weil die Zahl 25 bis 2025 so schön griffig war oder weil niemand die Studie komplett gelesen hatte. Nun also hat das Bundesverkehrsministerium zu einem großen Rundumschlag ausgeholt und gleich alle europäischen Häfen beäugen lassen. Und die Zahlen klingen zwar weniger euphorisch, aber dafür realistischer.



Foto: HHLA

Würden die Fahrrinnenanpassungen der Unterelbe und Außenweser nicht realisiert, wäre die Prognose Makulatur

Die Studie geht dabei von einem jährlichen Durchschnittsanstieg des deutschen Bruttoinlandsprodukts von 1,1 Prozent, des Imports von vier und des Exports von 3,6 Prozent

aus. Damit ist sie deutlich konservativer als die vorherige Prognose des Planco-Instituts für das Jahr 2025, die noch ein Wachstum von 1,7 Prozent des BIPs zu Grunde gelegt hatte. Zusätzlich berücksichtigt die MWP-Studie erstmals auch ein qualitatives Wachstum der Produkte. Kurz gesagt: Die Waren werden hochwertiger, nehmen aber im Volumen ab. Vorausgesetzt wurden allerdings „restriktionsfreie“ Verbindungen zu den Häfen und ins Hinterland. „Sollten die Fahrrinnenanpassungen der Elbe und Weser

nicht erfolgen, müssten wir eine neue Studie erstellen“, sagt Makait.

In Hamburg jährlich 3,7 Prozent mehr TEU

Im Kern prognostiziert die Studie einen Anstieg des Containerumschlags in Hamburg um jährlich 3,7 Prozent auf 16,4 Millionen TEU im Jahr 2030, kaum weniger wächst der Umschlag in Bremerhaven auf dann 9,9 Millionen TEU. Zwischen 2001 und 2010 war der Containerumschlag in Hamburg jährlich um durchschnittlich sechs Prozent und in

Bremerhaven um 5,7 Prozent gestiegen. Es heißt ganz klar: „Die Wachstumsraten beim Containerumschlag der deutschen Seehäfen 2010 bis 2030 werden sich spürbar verringern!“

Im Vergleich dazu dürfte der Anstieg des für Deutschland relevanten Umschlags in den übrigen Häfen der Nordrange allerdings noch geringer sein und nur zwischen 0,4 Prozent (Amsterdam) und 3,1 Prozent (Le Havre) liegen. Das Plus für den Branchenprimus Rotterdam wird in diesem Segment bei jährlich 1,6 Pro-



Dr. Martin Makait, Geschäftsführer MWP

Gesamtumschlag Ostseehäfen (in Millionen Tonnen)

	2010	2030	Zunahme p.a. in Prozent
Rostock	19,5	24,8	1,2
Lübeck	17,9	28,0	2,3
Puttgarden	4,0	10,5	4,9
Kiel	3,8	5,6	1,9
Wismar	3,5	6,0	2,8
Sassnitz	2,7	2,1	-1,1
Stralsund	0,8	1,2	1,8
Flensburg	0,5	0,4	-0,7

zent gesehen. Auch beim Gesamtumschlag wachsen die Zahlen in den deutschen Nordseehäfen mit einer durchschnittlichen jährlichen Rate von 3,0 Prozent deutlich kräftiger als die in der Analyse berücksichtigten deutschlandrelevanten Umschlagsvolumen der Nordseehäfen Belgiens, der Niederlande und Frankreichs, wo die jährliche Rate auf 1,7 Prozent geschätzt wird.

Konkurrenz im Mittelmeer trifft eher Westhäfen

Gründe hierfür sind laut Makait zum einen die wachsende Konkurrenz in den Mittelmeerhäfen, die die westlichen Nordrangehäfen stärker trifft als

die deutschen. Dort sind die Zuwachsraten mit nahezu 100 Prozent zwar sehr hoch, jedoch liegen die deutschlandrelevanten Waren mit 12,1 Millionen Tonnen in 2010 auf einem sehr niedrigen Ausgangswert. Punkt zwei ist der neue Tiefwasserhafen JadeWeserPort, der laut Makait einer der Wachstumstreiber überhaupt sein dürfte und ebenfalls eher eine Konkurrenz für die Westhäfen darstellt. Zum dritten sind es Direktanläufe von großen Containerschiffen in die Ostsee. Die Wachstumsraten von Rotterdam und Antwerpen sind zudem wegen hoher Massengutanteile relativ gering. Auch hier trägt wieder das Energiekonzept

Containerumschlag deutsche Seehäfen (in 1.000 TEU)

	2010	2030	Zunahme p.a. in Prozent
Hamburg	7.906	16.387	3,7
Bremische Häfen	4.875	9.925	3,6
Wilhelmshaven	0	3.408	
Cuxhaven	66	69	0,3
Lübeck	153	254	2,6
Kiel	25	47	3,2
Rostock	2	3	0,7
Emden	1	1	1,9

Gesamtumschlag Nordseehäfen (in Millionen Tonnen)

	2010	2030	Zunahme p.a. in Prozent
Hamburg	104,5	194,6	3,2
Bremerhaven	45,9	87,8	3,3
Wilhelmshaven	24,7	47,6	3,3
Bremen	13,2	16,1	1,0
Brunsbüttel	7,5	10,6	1,8
Brake	5,1	11,5	4,1
Stade	5,2	6,0	0,7
Emden	4,3	6,6	2,1

der Bundesregierung einen Teil der Schuld. Die Stilllegung von Kohlekraftwerken und Einsparungen im Kraftstoffbereich führen zu weniger Importen von Massengütern wie Kohle und Mineralölprodukten.

Das gesamte deutschlandrelevante Umschlagsvolumen aller betrachteten (in- und ausländischen) Nordseehäfen soll von 367 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf rund 599 Millionen Tonnen im Jahr 2030 oder um 63 Prozent zunehmen. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 2,5 Prozent. Im Ostseeraum werden die deutschlandrelevanten Umschlagsvolumen der ausländischen Häfen insgesamt um 77 Prozent von 6,7 Millionen Tonnen in 2010 auf 11,9 Millionen Tonnen in 2030 anwachsen. Das ist im Schnitt deutlich mehr als in den deutschen Ostseehäfen.

Keine Nachteile durch höhere ECA-Grenzwerte

Auch hier sind wieder Direktanläufe ursächlich. Hinzu kommen unterschiedliche Hinterlandstrukturen. Generell, so

Makait, werde sich das Wachstum in den östlichen Ostseeanrainerstaaten abbremsen. Auf deutscher Seite habe Lübeck trotz der angenommenen festen Fehmarnbeltquerung bessere Voraussetzungen als Rostock. Negative Einflüsse durch die schärferen Schwefelgrenzwerte in den ECAs Nord- und Ostsee ab 2015 erwartet Makait nicht, da es auch bei den anderen Verkehrsträgern zu erheblichen Preissteigerungen im Energiebereich kommen werde.

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass der Umschlag der deutschen Seehäfen im Zeitraum 2010 bis 2030 weiter „signifikant“ wächst und dieses Wachstum doppelt so hoch über dem durchschnittlichen Anstieg von jährlich 1,4 Prozent aus den Jahren 2001 bis 2010 liegt. Dabei werde Wilhelmshaven „einen relativ großen Anteil des Wachstums an Containerverkehren aufnehmen“. Zwar bestehe auch die Gefahr von Verlagerungseffekten in Richtung Mittelmeer und durch Direktanläufe in die Ostsee, allerdings – in absoluten Zahlen – auf geringem Niveau.

Text: Matthias Soyka



Unter bestimmten Bedingungen wäre der Verband bereit, die Ausweitung der Lkw-Maut abseits des reinen Schwerlastverkehrs mitzutragen

DSLVL mit Sieben-Punkte-Katalog

Höhere Abgaben müssen Reihe von Voraussetzungen erfüllen

Die deutschen Spediteure wollen nicht mehr klaglos die Melkkuh der Nation spielen. Ihre Dachorganisation, der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL), verabschiedete auf seiner Jahrestagung einen Sieben-Punkte-Katalog, in dem die Voraussetzungen aufgelistet sind, unter denen die Transporteure bereit wären, noch höhere Abgaben als die jährlich 53 Milliarden Euro (Maut, Kfz-, Energie- und Mehrwertsteuer) zu zahlen. Denn dass eine bessere Infrastruktur angesichts leerer Kassen finanziert werden muss, ist auch ihnen klar.



Mathias Krage (l.) und Hauptgeschäftsführer Frank Huster

Zentraler Punkt ist die Forderung, dass die Abgaben endlich zweckgebunden eingesetzt werden müssten. Nicht einmal 20 Prozent der derzeit eingenommenen Mittel würden vom Bund in die Verkehrsinfrastruktur gesteckt. Mittlerweile bestehe ein erheblicher Sanierungs- und Ausbaustau, so DSLVL-Präsident Mathias Krage. In den nächsten 15 Jahren sei der 10-Milliarden-Haushalt des Bundesverkehrsministers Peter Ramsauer (CSU) mit jährlich 7,2 Milliarden Euro

unterfinanziert, davon allein 4,5 Milliarden Euro im Straßenbereich.

Mehreinnahmen nur für die Infrastruktur verwenden

Punkt zwei ist die Erstellung eines jährlichen Infrastrukturberichts für sämtliche Verkehrsträger als eine Art ständiges Monitoring. Der dritte und vierte Punkt sind eine logische Folge aus Punkt eins: Die Haushaltsmittel müssten steigen anstatt zurück gefahren zu werden und zusätzliche Mittel

etwa aus einer erhöhten Lkw-Maut dauerhaft für die Infrastruktur verwendet werden. Das Prinzip „Straße finanziert Straße“ müsse als geschlossener Finanzierungskreislauf etabliert werden. „Eine Bezuschussung anderer Verkehrsträger durch Mautmehreinnahmen kommt nicht in Betracht“, so Krage. Zudem müssten für mittel- und langfristige Projekte mehrjährige Finanzierungsfonds gebildet werden. Um die kurzfristige Handlungsfähigkeit einer Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft zu gewährleisten, müsste deren Kreditfähigkeit hergestellt werden.

Sollten alle diese Voraussetzungen erfüllt werden, wäre der DSLVL bereit, sich an Plänen der Politik zu beteiligen, sämtliche Verkehrsteilnehmer in eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur einzubeziehen, die bestehenden Mautsätze anzupassen und auf zusätzliche Straßenabschnitte auszuweiten. Gemunkelt werde, laut Krage, von Mautmehreinnahmen in Höhe von 12 Milliarden Euro. Von einer Ausdehnung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge mit nur 3,5 Tonnen Gewicht sei ebenso die Rede von der Einführung einer Autobahn-Vignette für Pkw.

Klagerecht der Verbände wieder begrenzen

Für den maritimen Bereich erklärte der Vizepräsident Willem van der Schalk, dass in diesem Sektor zwar viel geplant, aber kaum etwas geschehen sei. In den letzten zehn Jahren seien

nicht einmal genug Mittel eingesetzt worden, um den Status quo zu erhalten, wie der Nord-Ostsee-Kanal gezeigt habe. Es fehlten die klaren Zusagen, wann ein Projekt umgesetzt werde. Beste Beispiele seien die dringend benötigten Fahrrinnenanpassungen der Außenweser und Unterelbe, in deren Zusammenhang er das Klagerecht von Verbänden in Frage stellte.

Auf staatliches Eingreifen hofft der Verband auch bei der geplanten Kooperation der drei größten Reedereien Maersk, CMA CGM und MSC in den Asienverkehren. Nur diese drei Reedereien hätten die größten Containerschiffe geordert und würden nach deren Indienstellung konkurrenzlose Frachtraten anbieten können, so dass ein Veto des Kartellamts dringend notwendig sei. Ein Zusammenschluss der beiden deutschen Reedereien Hapag Lloyd und Hamburg Süd wäre allein aus diesem Grund sehr wünschenswert.

520.000 Beschäftigte erwirtschaften 80 Milliarden Euro

Im Schienenverkehr erneuerte der DSLVL seine Forderung nach einer Trennung des Betriebes und der Netzverwaltung bei der Deutschen Bahn. Damit einher müsse ein leistungsrechter Ausbau des Schienennetzes gehen. Die Bahn müsse auf die Märkte zugehen. Es müsste ein Netz von Hubs für den Kombinierten Verkehr geschaffen werden, um Verlagerungsziele endlich umzusetzen. Dazu zähle auch der Einsatz längerer Güterzüge.



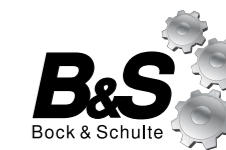
DSLVL-Vizepräsident Willem van der Schalk

Trotz allem sind die Spediteure nicht unzufrieden. In diesem Jahr könnten die Transportleistungen um bis zu zwei Prozent steigen, sofern sich die Gesamtwirtschaftsleistung um ein halbes Pro-

zent erhöht. Die 520.000 Beschäftigten der Logistik-Dienstleister erwirtschaften jährlich rund 80 Milliarden Euro und haben damit das Vorkrisenniveau wieder erreicht.

Text: Matthias Soyka

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



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



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

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

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

Sie haben die Wahl

Welche Partei ist für die Logistik am besten?

Regelmäßig vor großen Wahlen überschlagen sich die Parteien darin, mit Versprechungen und Absichtserklärungen auf Stimmenfang zu gehen. Dass die Parteiprogramme nach dem Bürgervotum schnell von der Realität und den Zwängen von Koalitionsverträgen überholt werden, ist leidlich bekannt. Dennoch wäre es fahrlässig, nicht einmal einen Blick in die Wahlprogramme zu werfen. Wir klären hier, was die großen Parteien für die Bereiche Verkehrsinfrastruktur, Logistikstandort Deutschland und Maritime Wirtschaft tun würden, wenn sie in der Regierungsverantwortung wären.

Verkehrsinfrastruktur:

CDU

- Zusätzliche Ausgaben für Verkehrsinfrastruktur von 25 Milliarden Euro durch Investitionsprogramm für den Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen
- Kein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen
- Keine ideologische Verkehrspolitik, die einseitig auf bestimmte Verkehrsmittel setzt und andere gezielt benachteiligt
- Eventuelle Abschaffung der Luftverkehrssteuer
- Mehr Ampeln oder Gefahrenhinweise in der Nähe von Schulen und Kindergärten
- Eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen bis 2020

SPD

- Langfristige Mobilitätssicherung als zentrale Zukunftsaufgabe
- Modernisierung der Energie-, Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur
- Die Mobilität der Zukunft muss bezahlbar und umweltschonend sein sowie den Wirtschaftsstandort Deutschland sichern

- Frühere und intensivere Bürgerbeteiligung bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten und gleichzeitige Beschleunigung von Planungsverfahren
- Umbau des Bundesverkehrsweegeplans in eine verkehrsträgerübergreifende Netzplanung im Einklang mit den europäischen Verkehrsbedürfnissen
- Drastische Verringerung der Staus auf den Straßen



- Bevorzugte Mittelvergabe für den Stopp des Substanzverlustes bei Straßen und Brücken, da Straßen die wichtigsten Verkehrsträger bleiben
- Kein generelles Tempolimit
- Begleitendes Fahren ab 16 Jahren
- Die Netzgesellschaft der Deutschen Bahn soll innerhalb des Konzerns unabhängig werden, damit im Netz erwirtschaftete Erträge im Netz verbleiben
- Beseitigung der Benachteiligungen der Wettbewerber auf der Schiene und dem Netz durch eine Trennung von Netz und Betrieb
- Teilprivatisierung der Transport- und Logistiksparten



- Frühzeitige Beteiligung der Bürger und eine ergebnisoffene Diskussion bei Großprojekten und beim Bundesverkehrsweegeplan
- Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf zweispurigen Landstraßen
- Weiterentwicklung der Lkw-Maut zu einer Logistikaabgabe mit Berücksichtigung der externen Umweltkosten, Ausweitung auf Lkw ab 3,5 Tonnen sowie auf alle Bundesstraßen
- Schluss mit GigaLinern
- Umweltfreundlicherer Lieferverkehr in den Städten durch Lieferkooperationen, Lastenfahrräder und Elektrotransporter

DIE LINKE.

- Mehr Beteiligung der Bürger bei der Planung von Verkehrsprojekten
- Steigende Energiesteuer und verbindliche Lkw-Maut
- Längere Ruhezeiten für Lkw-Fahrer
- Abschaffung der GigaLinier
- Verbot des Imports von Agrotreibstoff
- Steuer auf Flugbenzin und Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung von Auslandsflügen

- Striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr
- 120 km/h Tempolimit
- Ausstieg aus Stuttgart 21
- Energiewende durch vollständige Versorgung mit Strom, Wärme und Mobilität aus regenerativen Quellen. Dabei Strom- und Wärmeversorgung zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien (im ersten Schritt Stromversorgung bis 2020 zu 50 Prozent, Wärmeversorgung zu 20 Prozent)
- Stärkung von Stadtwerken und genossenschaftlichen Versorgern

Logistikstandort Deutschland:

CDU

- Fortführung des Aktionsplans „Güterverkehr und Logistik“
- Förderung der Verlagerung des Verkehrs auf Schiene und Wasserstraße sowie Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr
- Enge Taktung und Pünktlichkeit von Zügen
- Wettbewerbsorientierte Eisenbahnregulierung mit einfachem Zugang zu Schienenwegen und Bahnhöfen, einer sachgerechten Entgeltregulierung und die Miss-

brauchskontrolle durch die Bundesnetzagentur

- Eisenbahninfrastruktur bleibt in der Hand des Bundes



- Deutliche Erhöhung der Kapazität des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2030
- Keine Zerschlagung, Privatisierung oder Teilprivatisierung der Deutschen Bahn
- Besserer Schutz vor Bahn- und anderem Verkehrslärm durch Verdoppelung der Sanierungsmittel für die Schiene auf 200 Millionen Euro jährlich und ein zwischen Bund und Ländern abgestimmtes Luftverkehrskonzept
- Abschaffung des Schienenbonus und Einführung eines wirksamen lärmabhängigen Trassenpreissystems



- Verlässliche und faire Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen für das Transportgewerbe
- Abbau von Wettbewerbsverzerrungen auf europäischer Ebene
- Fortsetzung des Feldversuchs für Lang-Lkw und bei positivem Ergebnis Zulassung für Punkt-zu-Punkt-Verkehr auf Autobahnen
- Legalisierung von Radarwarngeräten für stationäre Anlagen
- Kein Unterschied mehr beim Schutz der Anwohner zwischen Straßen- und Schienenlärm
- Grenzüberschreitende Vernetzung der Metropolregionen und bessere Ver-

knüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, z.B. bessere Anbindung der Flughäfen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn



- Erhöhung des Anteils des Radverkehrs um 20 Prozent
- Bundesweite Imagekampagne für Fahrergemeinschaften
- Bau von Radschnellwegen
- Überführung der Eisenbahninfrastruktur in das unmittelbare Eigentum des Bundes
- Jährlich 1 Milliarde Euro Investitionen in Bahn-Lärmschutz
- Bis 2020 EU-weite Drei-Liter-Autos und bis 2025 Zwei-Liter-Autos als Neuwagenbau-Vorgabe
- Komplette Umstellung der Eisenbahn auf Erneuerbare Energien bis 2030

DIE LINKE.

- Mobilitätsgarantie auch in ländlichen Regionen
- Schienenverkehr ausschließlich unter öffentlichem Einfluss. Bund muss Ausbau der Schienenwege in vollem Umfang sichern
- ÖPNV muss günstiger werden, perspektivisch fahrscheinlos und aus Steuern komplett finanziert
- Breite demokratische Kontrolle statt Zerschlagung der Deutschen Bahn
- Der innerdeutsche Flugverkehr ist weitestgehend und der innereuropäische zu einem großen Teil auf die Schiene zu verlagern

- Mobilitätsgarantie auch in ländlichen Regionen
- Schienenverkehr ausschließlich unter öffentlichem Einfluss. Bund muss Ausbau der Schienenwege in vollem Umfang sichern
- Umstellung der Kfz-Steuer für neu angeschaffte Fahrzeuge auf ökologische Kriterien
- Umgestaltung des steuerlichen Dienstwagenprivilegs nach ökologischen Kriterien
- Bis 2025 CO₂-Grenzwerte für Neuwagen von maximal 60 Gramm (Zwei-Liter-Auto)

Maritime Wirtschaft:

CDU

- Nachhaltige Stärkung des Gesamtsystems aus Seehäfen, Binnenhäfen und Wasserstraßen
- Bedarfsgerechter Ausbau der Zufahrten und Hinterlandanbindungen an Nord- und Ostsee
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen in den Häfen
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt unter deutscher Flagge
- Fortführung der bewährten Förderinstrumente für die Werftindustrie und der Unterstützung für die Reeder



- Mehr Verkehr auf Schiene und Binnenschiff
- Verbesserung der Schienenanbindung der See- und Binnenhäfen
- Auflegung eines nationalen Verkehrswegepro-

gramms, in das 80 Prozent der Neu- und Ausbaumittel fließen zur schnellstmöglichen Beseitigung der Engpässe an hoch belasteten Verkehrsachsen



- Zügiger Ausbau der Hinterlandanbindungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen durch Fahrrinnenanpassungen der Unterelbe, Unterweser, Ems und Warnow
- Schnellstmögliche Wiederherstellung der vollen Leistungsfähigkeit der Schleusenanlagen am Nord-Ostsee-Kanal
- Festschreibung der Sanierung und des Ausbaus des Nord-Ostsee-Kanals durch einen Vertrag zwischen dem Bund und Schleswig-Holstein
- Nationale Küstenwache und einheitliche Flaggenstaatsverwaltung



- Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene und Wasserwege
- Seeschifffahrt soll sauberer werden
- Bessere Koordinierung der bedeutenden Seehäfen durch ein Hafenkonzept inkl. Hinterlandanbindung

DIE LINKE.

- Intelligente Verknüpfung von Transport- und Logistikleitsystemen mit Vorrang von Schiene und umweltfreundlicher Schifffahrt

Deutlicher Rückgang am NOK

6,7 Prozent weniger Ladung im ersten Halbjahr transportiert



Foto: WSD

Das Schlangestehen am Nord-Ostsee-Kanal trug nicht zur Attraktivität der meist befahrenen Wasserstraße der Welt bei

Die massiven Probleme an der Brunsbütteler Schleuse im Nord-Ostsee-Kanal haben nun auch statistisch gesehen erste Auswirkungen gezeigt. Von Januar bis Juni wurden auf der meistbefahrenen Wasserstraße der Welt 48,8 Millionen Tonnen Ladung transportiert. Das ist ein Rückgang gegenüber 2012 von 6,7 Prozent und erklärt sich nicht nur mit dem achtägigen Ausfall der gesamten Schleuse in der zweiten Märzwoche. Rein zeitlich entspricht die Vollsperrung der Westeinfahrt einem Ausfall von 4,4 Prozent.

Noch deutlicher ist der Rückgang bei der Zahl der Schiffe, die den Kanal passierten. Sie ging um 8,1 Prozent auf 15.940 zurück. Allerdings ist dies ein Trend, der schon seit Jahren zu beobachten ist, nutzen doch immer größere Frachteinheiten die Abkürzung zwischen Brunsbüttel und Kiel.

Generaldirektion mit den Zahlen zufrieden

Dem entsprechend verringerte sich die gesamte Bruttoreaumzahl aller Schiffe nur um 5,8 Prozent.

„Trotz unplanmäßiger altersbedingter Reparaturen und einem kurzfristigen Ausfall der großen Schleusen in Brunsbüttel vom 6. bis 14. März dieses Jahres ist der Nord-Ostsee-Kanal bei der Schifffahrt nach wie vor gefragt. Der Rückgang des Schiffsverkehrs in den ersten sechs Monaten blieb moderat“, wertete Jörg Heinrich, Leiter des Dezernats Schifffahrt bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord in Kiel, die Zahlen.

Den größten Einbruch erlebte der NOK naturge-

mäß im März, als 21,50 Prozent weniger Schiffe den Kanal befahren konnten. Gerade einmal 1.825 waren es. Im Februar hatte der Rückgang nur ein knappes Viertelprozent betragen.

Mögliche Trendwende im Juni erkennbar

Im Juni könnte jedoch wieder eine Trendwende eingesetzt haben. Die Tonnage stieg gegenüber dem Vorjahr sogar um zwei Prozent auf 8.334.209 Tonnen. Im Teilstreckenverkehr be-

trug der Anstieg des Ladevolumens sogar 7,6 Prozent auf 529.942 Tonnen. 2012 waren es 492.335 Tonnen.

„Das zeigt deutlich, dass die Schiffe gut ausgelastet durch den Kanal fahren. Zu beobachten ist auch der Trend hin zu einem Anstieg des sogenannten Mittelschiffs, das sich aus der durchschnittlichen BRZ-Vermessung errechnet. Dieses Mittelschiff übertrifft sogar die hohe BRZ im Boomjahr 2008“, so Heinrich.

Text: Peter Glaubitt



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

Große Pläne für den Elbe-Lübeck-Kanal

HTC-Studie hält nach Ausbau Vervierfachung des Ladevolumens für möglich

Der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) fristet 113 Jahre nach seiner Inbetriebnahme eher ein Schattendasein. Auf der 62 Kilometer langen Nord-Süd-Verbindung zwischen der Elbe bei Lauenburg und der Trave bei Lübeck wurden im vergangenen Jahr noch rund 700.000 Tonnen transportiert, nicht zuletzt, weil er nur Schiffe bis 85 Meter Länge und 1.000 Tonnen Gewicht aufnehmen kann. Die Hälfte der Ladung war Baumaterial, auch landwirtschaftliche Produkte nahmen ein Gutteil ein. In der umstrittenen Wasserstraßenkategorisierung des Bundes ist der ELK nur noch in der Kategorie C (nachrangig) zu finden. Das soll sich nach dem Willen der Industrie- und Handelskammer Lübeck ändern. Eine Studie der Hanseatic Transport Consultancy (HTC) bescheinigt dem historischen Kanal erhebliches Potenzial, sollte er an die modernen Gegebenheiten angepasst werden.

Hierzu zählen eine maximale Tauchtiefe von 2,80 Metern, Schleusenabmessungen von 115 mal 12,5 mal vier Metern und eine Brückendurchfahrts- höhe von 5,25 Metern. Die notwendigen Investitionen



Fotos: IHK Lübeck

Bislang können nur 85 Meter lange Schiffe den Kanal passieren

belaufen sich auf insgesamt 464 Millionen Euro, da sechs Schleusen mit derzeit nur 85 Metern Länge ausgebaut und acht Brücken in ihrer Durchfahrts- höhe vergrößert werden müssten. Weil diese Bau-

werke aber allesamt ohnehin in den nächsten Jahren erneuert werden müssten, betragen die Mehrkosten für die Vergrößerung lediglich 45 Millionen Euro, rechnet der Autor, Prof. Jan Ninnemann, vor. Doch

richtig Sinn würde all dies nur machen, wenn auch die Fahrrinne vertieft wird. Und dies allein würde 240 Millionen Euro kosten.

Bindeglied zwischen Ostsee und Hinterland

Allerdings, so kommt Ninnemann, zu dem Schluss, wäre dann auch einiges Potenzial abrufbar. Zunächst einmal ist der ELK rein geostrategisch in einer perfekten Lage als Bindeglied zwischen der Boomregion Ostsee und dem deutschen Hinterland. Firmen wie Volkswagen überlegten derzeit, Teile des Pkw-Exports via Binnenschiff abzuwickeln. Rund 40.000 Fahrzeuge könnten jährlich nach Norden exportiert werden. Chancen gebe es auch beim Transport von Altglas und Schrott sowie Holzprodukten und Schwergut. Zudem könnte Lübeck den Häfen Brake und Hamburg ein paar Marktanteile beim Futtergetreideimport abjagen. Der lokale Bedarf liegt bei 180.000 Tonnen, 50.000 weitere Tonnen könnten bis nach Mölln verschifft werden.

Von dem Ausbau würden auch die großen Häfen der Umgebung profitieren, allen voran natürlich Lübeck, denn rund 60 Prozent aller Waren, die auf dem ELK transportiert werden, kommen von hier oder haben die Hansestadt als Ziel. Dennoch ist der ELK für

den Hinterlandverkehr des Seehafens derzeit nur von nachrangiger Bedeutung. Von den im Hafen Lübeck im Jahr 2011 umgeschlagenen 26,5 Millionen Tonnen wurden lediglich 1,6 Prozent per Binnenschiff im Zu- und Ablauf transportiert. Insgesamt bestanden Verkehrsverflechtungen mit 67 Häfen oder Ladestellen. Wichtigste Quell- bzw. Zielregion war dabei Hamburg mit einem Anteil von 30 Prozent am Gesamtaufkommen.

Mindestens 3 Millionen Tonnen Ladung möglich

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass ein Potenzial für mindestens eine Verdrei- bis Vervierfachung des derzeitigen Ladungsaufkommens bis zum Jahr 2025 möglich ist. Realistisch seien somit 2 bis 3 Millionen Tonnen Ladung, die sich aus zusätzlich 500.000 Tonnen landwirtschaftliche Massengütern, 350.000 Tonnen Dünger und 550.000 Tonnen Baustoffen zusammensetzen könnten. Hinzu kommen nicht näher genannte Mengen an Neufahrzeugen, Projektladungen und Biokraftstoff. Im Optimalfall, wenn die Verbesserung der Verkehrswege auch Neu-



Prof. Dr. Jan Ninnemann, Professor für Logistik

ansiedlungen von Wirtschaftsbetrieben nach sich zieht und sich die vorhandenen Warenströme über erwarten gut entwickelten, seien auch 6 Millionen Tonnen möglich.

Um den Ausbau allerdings durchzusetzen, sei, so Ninnemann, entschlossenes politisches Handeln sowohl auf regionaler als auch auf Landesebene erforderlich. Im Bundesverkehrswegeplan 2015 müsse eine Priorisierung des ELK erreicht werden, ähnlich wie die EU den ELK im TEN-Vorrangnetz aufgelistet hat.

Sechs Handlungsempfehlungen

Die Studie empfiehlt deshalb folgende sechs Stoßrichtungen:

- Aufnahme in den BVWP 2015 forcieren,
 - Brückenfunktion im Zuge der Netzkategorisierung hervorheben,
 - zukunftsgerichtete Investitionen sicherstellen,
 - unmittelbares Engagement des Landes Schleswig-Holstein prüfen,
 - erkannte Potenziale entlang des ELK erschließen,
 - Potenziale relevanter Gütergruppen konkretisieren.
- Einzig für den Containerverkehr verspricht die Studie nicht sehr viel. „Eine Anpassung aller 24 ELK-Brücken auf mindestens sechs Meter Durchfahrts- höhe für einen dreilagigen Containerverkehr erscheint bisher als nicht prioritär, da die prinzipielle Markterwartung ein derart großes Ladungspotenzial im Containerverkehr nicht erwarten lassen.“ Schließlich spielten Container auch in Lübeck keine große Rolle.



Holzprodukte und Baustoffe zählen zur bevorzugten Ladung

Die neue Landesregierung Schleswig-Holstein hat den Ausbau des ELK bereits in ihre Koalitionsvereinbarung vom Dezember 2012 aufgenommen. Nun sollen auch die Bundespolitiker und die regionale Wirtschaft mit ins Boot geholt werden. Im wahrsten Sinne des Wortes: Mit einer Infofahrt auf dem ELK wollen die Bürgermeister der angrenzenden Städte für die Pläne trommeln. Zudem will die IHK Lübeck die Ergebnisse der Studie am

19. November auf einem Parlamentarischen Abend in der schleswig-holsteinischen Landesvertretung in Berlin vorstellen. Rüdiger Schacht, Geschäfts- bereichsleiter Standortpolitik der IHK Lübeck: „Wir werden dann vor allem den Beitrag des Elbe-Lübeck-Kanals zur Netzstruktur des Binnenwasserstraßensystems herausstellen, in der er ein wichtiges Bindeglied in den Nord-Süd-Verkehren darstellt.“

Text: Matthias Soyka

... wir lieben neue Wege!

NVOCC Services worldwide

www.saco.de

WORLDWIDE ALLIANCE

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

Immer nah am Kunden

Die Shortsea-Reederei OPDR fährt mit kleinen Schiffen dicht an die Produktionsstätten



Fotos: OPDR

Die „OPDR LAS PALMAS“ ist eines der fünf eigenen Containerschiffe der Reederei und verkehrt regelmäßig zu den Kanarischen Inseln

Die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei (OPDR) zählt zu einer der ältesten Linienreedereien Deutschlands. 1882 wurde sie eher aus der Not heraus geboren: In Portugal verfügte ein Winzer über große Mengen Wein, jedoch fehlten ihm zum Verkauf die notwendigen Flaschen. In Oldenburg gab es dagegen eine große Glasproduktion, aber zu wenig Abnehmer. Kurz entschlossen, tat man sich zusammen und transportierte leere Flaschen auf die iberische Halbinsel und volle zurück. Aus der kleinen Weintransportgesellschaft ist mittlerweile ein beachtlicher Container-Shortsea-Operator mit fast 300 Mitarbeitern und 127,6 Millionen Euro Umsatz geworden.

Die OPDR gehört seit 1996 zur Bernhard Schulte Group, die die OPDR zu 100 Prozent vom vorherigen Eigner Franz Haniel & Cie. GmbH übernommen hat, und verfügt derzeit über fünf eigene Container- und zwei eigene ConRo-Schiffe. Ein bis drei weitere Schiffe chartern die Hamburger, je nach Saison. Die Frachter haben allesamt je 700 TEU Stellplätze und zählen damit zu

den kleinsten Einheiten, die auf dem Markt sind. Doch das stört Geschäftsführer Till Ole Barrelet wenig, ganz im Gegenteil: Größe ist nicht alles.

Große Frachter verlieren Vorteile durch längeren Weg

Denn mit den kleinen Schiffen erreicht die OPDR auch Regionen, die sonst nur per Lkw angefahren würden. „Wir sind ein Spe-

zial-Anbieter für Spanien“, fasst es Barrelet zusammen. Das Hauptfahrgebiet liegt – ganz in der Unternehmenstradition – noch immer rund um die iberische Halbinsel und den Kanarischen Inseln. Und da die weiteste Entfernung von Hamburg auf die Kanaren ist, fallen die Größennachteile gegenüber 9.000-TEU-Schiffen preislich nicht so ins Gewicht. „Die großen Schiffe sind zwar pro Container

rund 150 Euro günstiger als wir, dafür verlieren sie das Dreifache an Land, da sie nicht so nah an die Produktionsstätten und Zielorte heranfahren können.“ Denn der Lkw-Transport kostete nun einmal pro Kilometer etwa das Zehn- bis 15-Fache gegenüber dem Wasserweg.

Die OPDR will deshalb auch in Zukunft keine wesentlich größeren Schiffe anschaffen. „Für uns ist die

Frequenz wichtig“, rechnet Barrelet weiter vor. Da verderbliche Waren wie Obst oder Gemüse mit zu den Transportgütern zählen, seien zwei Abfahrten pro Woche mit kleineren Einheiten besser als nur eine Abfahrt mit einer großen. Spanien und Portugal liegen dabei quasi in der Mitte der 25 Häfen, die die OPDR im Mittelmeer, dem Atlantik sowie der Nord- und Ostsee regelmäßig anfährt.

Mehrere neue Büros in Spanien eröffnet

Und das durchaus erfolgreich. Schifffahrtskrise (sinkende Frachtraten), Eurokrise (Verdreifachung der

Rohölkosten seit 2009) und Schuldenkrise (rigide Kreditvergaben und Massenarbeitslosigkeit in Spanien und Portugal) zum Trotz expandiert die OPDR gerade in Spanien. Sechs Büros hat man in den letzten Monaten neu eröffnet. Denn die OPDR ist längst nicht mehr nur eine einfache Schifffahrtsgesellschaft, sondern bietet auch seit geraumer Zeit Tür-zu-Tür-Verkehre an, z.B. wie in Spanien via Blockzüge. Die dazu nötigen Container stellt die OPDR auch gleich bereit: Über 9.000 eigene Boxen hat man. Einen derartigen Service kann sich Barrelet durchaus auch für Deutschland vorstellen. Zudem gibt

es Binnenschiffverbindungen von Rotterdam aus den Rhein hinauf ins Ruhrgebiet.

Langfristig will OPDR seine Position zu einem multimodalen Verteiler in Europa ausbauen. Dazu könnte auch die Übernahme des ein oder anderen Shortsea-Konkurrenten zählen. Die OPDR ist finanziell gut aufgestellt. Die Zentrale genau gegenüber der Hamburger Speicherstadt ist im Eigentum des Unternehmens, alle Schiffe sind fast abbezahlt, der Cashflow positiv. „Wir sind Banken-autark“, sagt Barrelet selbstbewusst, „und kriegen auch noch Kredite.“ Für Reedereien in diesen Tagen wahrlich keine Selbstverständlichkeit.

Erstmals ausländischen Buchhalter eingestellt

Text: Matthias Soyka

Die Nähe zum spanischen Kerngebiet schlägt sich nun auch erstmals in der Einstellungspolitik der Reederei nieder. Demnächst wird in der Hamburger Zentrale ein Mitarbeiter in der Finanzabteilung aus Spanien seinen Dienst antreten. Die Unternehmensleitung hatte sich bei den spanischen Mitarbeitern und den Familien von Geschäftspartnern umgehört, weil sich in Deutschland niemand fand. Innerhalb von zwei Wochen hatten sie eine hoch qualifizierte Bewerberin mit perfekten Englischkenntnissen. „Wir bieten unseren ausländischen Kollegen zudem kostenlose Deutschkurse an“, berichtet Barrelet, der trotz der immerhin 75 Mitarbeiter in Hamburg und Bremen von einer „familiären Arbeitsstruktur“ spricht.



Denkmalgeschützte Zentrale



Till Ole Barrelet, Geschäftsführer



Der Hafen von Stade versorgt bislang im Wesentlichen Großbetriebe wie Dow Chemical (hinten links) mit Produktionsgütern

Neue Marke zieht

Mit dem „chemcoastpark Stade“ vermarktet die Süderelbe AG den Standort erfolgreich

Die chemische Industrie bildet schon seit langem einen der wirtschaftlichen Schwerpunkte im Großraum Stade. Durch das Produktionswerk der Dow Chemical ist die Hansestadt zu einem der bedeutendsten Chlor-Chemie-Standorte weltweit geworden. Darin werden Produkte für die weiterverarbeitende Industrie erzeugt. Der Standort selbst lebt durch die gute Vernetzung insbesondere in den Sektoren Chemie, Energiewirtschaft sowie Hafen und Logistik. Und natürlich soll er weiter ausgebaut werden. Dazu startete die Hansestadt zusammen mit dem Landkreis Stade, der Dow Deutschland Anlagengesellschaft mbH und der EVB Eisenbahnen- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH vor über drei Jahren das stade-project 2021, das ein intensives Industriestandortmanagement betreibt und überregional ausstrahlt.

Im vergangenen Jahr nun initiierte der Projektträger, die Süderelbe AG, eine neue Marke: „chemcoastpark stade“. Mit ihr sollen die Standortvorteile noch gezielter vermarktet werden. Bei der Namensfindung stand das etablierte norddeutsche Chemie-Netzwerk ChemCoast Pate, das die fünf Standorte Wilhelmshaven, Seelze, Bomlitz, Stade und Brunsbüttel umfasst und durch den Verband der Chemischen Industrie LV Nord e.V. getragen wird. Neben der Industrieparkentwicklung stehen hier die Entwick-

lung von Flächen- und Verkehrsinfrastrukturprojekten im Fokus der Aktivitäten.

Bessere Planungs und kürzere Umsetzung

Die Zusammensetzung der Partner bietet gleich mehrere Vorteile: Zum einen können damit in der Planungsphase Interessen direkt miteinander abgestimmt werden, zum anderen ist man auch in der Umsetzung der Projekte zeitlich und qualitativ zielorientierter. Letztlich werden auch Erfolge besser kommuniziert, weil

alle Beteiligten in Stadt und Landkreis an einem Strang ziehen. Die Süderelbe AG selbst ist als eine private-öffentliche (Public) Partnerschaft (PPP) konzipiert: Die Gesellschaft sieht sich als eine wichtige Anlaufstelle für die wirtschaftliche Entwicklung von Unternehmen in der südlichen Metropolregion Hamburg. In den Geschäftsbereichen Immobilien und Clusterentwicklung bietet sie in Zusammenarbeit mit den lokalen Wirtschaftsförderungen Services für Wirtschaft, Wissenschaft und öffentliche Hand. Die An-

teile der Gesellschaft werden aktuell von knapp 130 Aktionären gehalten. Der Landkreis Stade ist seit Beginn Aktionär – neben anderen Landkreisen und Kommunen, Sparkassen und Unternehmen verschiedener Branchen.

Im Einzelnen konzentrieren sich die Ziele auf drei Schwerpunkte:

- Steigerung der Wertschöpfungs- und Beschäftigungschancen durch neue Dienstleistungs- und Flächenangebote,
- Erhöhung der Ansiedlungschancen durch Vervollständigung und Erweiterung regionaler

Wertschöpfungsketten (Chemie, Energie und Logistik) sowie Aufbau einer einheitlichen Vermarktung als „chemcoastpark Stade“ sowohl national als auch international,

- Entwicklung und Umsetzung regional und überregional bedeutsamer Teilprojekte im Rahmen des industriellen Standortmanagements.

Unternehmensnetzwerk und Flächenentwicklung

In der Projektlaufzeit wurden bislang verschiedene Fortschritte erzielt: chemcoastpark stade bildete den Startschuss für ein neues Unternehmensnetzwerk, Zielgruppen wurden ausgewählt und der Austausch mit Mitgliedern des Chemie-Standortnetzwerks gefördert. Zudem sind Konzepte zur Flächenentwicklung eines Gewerbegebietes und die Konzeptionierung eines Ausbildungszentrums in Planung.

Die Terminalerweiterung des Seehafens und das verstärkte Engagement der

Buss Group für die Seehafenentwicklung waren die bislang größten Erfolge in der Standortvermarktung und verdeutlichen die Bedeutung der Hafenhinterlandanbindung und die Optimierung der Schieneninfrastruktur. Das sieht vor allem Stades Bürgermeisterin Silvia Nieber so: „Für die Stader Industrie, insbesondere für die AOS und die Dow, ist der Hafen unverzichtbar. Anders formuliert: Ohne Hafen keine Industrie. Der Seehafen ist damit Garant für Wachstum und Wohlstand in den vergangenen Jahrzehnten gewesen. Dies soll auch in Zukunft so bleiben. Daher kommt der Hafenenwicklung für Stade eine sehr wichtige Rolle zu, sie ist eine der tragenden Säulen der kommunalen Wirtschaftspolitik.“

Buss Group bringt mehr Vielfalt in den Hafen

Heinrich Ahlers, Geschäftsführer der Buss Group, erläutert die Synergieeffekte, die das Mehrzweckterminal hervorruft: „Mit dem

Buss Terminal Stade wird das Angebot an hafenspezifischen Umschlags- und Logistikdienstleistungen erweitert. Wird der Seehafen Stade heute vor allem in der Funktion eines Werkhafens für die direkt angrenzenden Industrie genutzt, erweitern wir das Dienstleistungsangebot sowohl für Drittkunden wie auch für die bestehende Industrie um Umschlagsmöglichkeiten für Projektladungen, Container und rollende Einheiten.“ Durch die geplanten Infrastrukturvorhaben in der Region, wie die Verbesserung der Autobahn- und Gleisanbindung, erhalte der Hafenstandort eine herausragende verkehrsgeographische Lage. „Daher sehen wir großes Potenzial für eine weitere Entwicklung, die wir gemeinsam mit den Akteuren vor Ort umsetzen möchten“, so Ahlers weiter.

Der jüngste Marketing-Schritt ist die Aktion „chemcoastpark im Dialog“. Sie stellt ein neues Format dar, das Unternehmen die Möglichkeit bietet,

in regelmäßigen Abständen gemeinsame Themen der Zusammenarbeit zu besprechen. Damit Wirtschaftsförderung zielgerichtet und wertschöpfend ausgerichtet ist, werden Unternehmen in die Themenfindung und Planung mit einbezogen und wirken vor Ort mit. Der nächste Termin findet am Mittwoch, 14. August, um 17 Uhr im Forschungszentrum CFK Nord zum Thema „Infrastrukturentwicklung und Logistik“ statt. Referenten sind Andreas Bullwinkel von Seaports of Niedersachsen und Volker Richter von AOS Aluminium Oxid Stade GmbH.

Text: Larissa Dultz



Silvia Nieber, Bürgermeisterin Stade

Einmal Tantieme – immer Tantieme?

Bei Bonuszahlungen gibt es unterschiedliche Regeln



Fotos: SLH

Ein ewiges Recht auf Bonuszahlungen gibt es nicht

Es gibt ja gelegentlich böse Zungen, die behaupten, die Arbeitsrichter würden eigentlich nur die Arbeitnehmer schützen – oder nur die Arbeitgeber. Dass dies nicht so ist, zeigen zwei Entscheidungen, über die sich jeweils einmal die Arbeitnehmer und einmal die Arbeitgeber freuen dürfen. Und beide Male geht es um Sonderzahlungen abseits des regulären Gehalts von Angestellten.

Beginnen wir mit dem Urteil, das günstig für die Arbeitnehmer-Seite ist. Es geht dabei um die Zahlung einer Tantieme, die grundsätzlich eher in den „höheren Etagen“ der HafenCity gezahlt werden dürfte. Geklagt hatte ein Abteilungsleiter. In seinem Arbeitsvertrag stand, dass er ein Festgehalt bekommt und eine Tantieme, das heißt: eine Gewinnbeteiligung –

aber ausdrücklich nur für das erste Arbeitsvertragsjahr.

Dreimal in Folge ergibt ein Gewohnheitsrecht

Als das erste Arbeitsvertragsjahr längst vergangen war, zeigten sich seine Vorgesetzten immer noch so angetan von seinen Leistungen, dass sie dem Abteilungsleiter wieder eine Tantieme zahlten, obwohl dies laut Arbeitsvertrag überhaupt nicht vereinbart oder geschuldet war. 2004 erhielt der Arbeitnehmer auf diese Weise 34.000 Euro. Als das dritte Jahr vergangen war, das gleiche Spiel: 2005 gab es wieder 34.000 Euro. Und 2006, man hatte sich schon daran gewöhnt, erneut 34.000 Euro. Dann der Bruch. 2007 gab es nichts. Nicht einmal 10.000 oder wenigstens 5.000 Euro. Darum klagte der Abteilungsleiter. Das Arbeitsgericht wies seine Anträge ab. Er ging in Be-

rufung. Doch das Landesarbeitsgericht blieb dabei: Der Arbeitgeber schuldet nichts! Offenbar hatte der Mann eine gute Rechtsschutzversicherung, denn er entschloss sich, trotz der erheblichen Kosten im Anschluss das Bundesarbeitsgericht anzurufen.

Und da hatte er endlich den erhofften Erfolg. Die Richter beim Bundesarbeitsgericht urteilten: Die Erwähnung der Tantieme im Arbeitsvertrag für das erste Jahr und die in den Folgejahren tatsächlich gezahlten Beträge legen es nahe, dass dem Kläger immer eine Tantieme zustünde – zwar nicht immer in Höhe von 34.000 Euro, aber jedenfalls immer irgendein Betrag, der vom Arbeitgeber nach einem „billigen Ermessen“, also nach begründeten Gerechtigkeitserwägungen, festzulegen sei (Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 17.04.2013 – 10 AZR 251/12). Das steht zwar so nicht im Arbeitsvertrag, aber Juristen kennen die



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

„konkludente“ Vereinbarung, die keiner Zeichen oder Worte bedarf. Diese für Nichtjuristen sonderbare Form der Verständigung zu einem Vertragswerk ergibt sich schlicht aus den Umständen.

In Begleitbrief Einmaligkeit betonen

Arbeitgebern, die dies für ihren Betrieb verhindern wollen, sei geraten:

1. Prüfen Sie bei jeder Sonderzahlung, ob diese nach dem Inhalt des Arbeitsvertrages tatsächlich geschuldet ist. 2. Falls nicht, weisen Sie in einem Begleitbrief zu der Zahlung darauf hin, dass durch diese Zahlung – auch bei wiederholter Zahlung – kein Anspruch für die Zukunft entsteht und begründen Sie die Zahlung beispielsweise mit dem in diesem Jahr wirtschaftlich besonders guten Geschäftsergebnis. Damit sind künftige Ansprüche der Arbeitnehmer zwar nicht endgültig und rechts-



Markus Waitschies,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

sicher ausgeschlossen, aber wesentlich erschwert.

Mehrere Komponenten erschweren Anspruch

Zum zweiten Fall: Geklagt hatte dort ein Bankmitarbeiter, angestellt bei der Hypo Real Estate Holding, genau der Bank, die mit Steuergeldern in dreistelliger Milliardenhöhe gerettet werden musste. In seinem Vertrag stand, dass der als Analyst angestellte Arbeitnehmer ein Grundgehalt und einen Bonus bekommen sollte. Dabei handelte es sich aber nicht um eine Tantieme, die nach dem Erfolg des Unternehmens berechnet werden sollte. Dieses Mal ging es um mehrere Komponenten. Die Höhe des Bonus richtete sich nach „individueller Zielerreichung, dem

Teamverhalten des Arbeitnehmers sowie dem Erfolg der Bank“. Der Erfolg der Bank war also eine von drei Komponenten, die die Höhe der Sonderzahlung festlegen sollte. Die Höhe sollte jedes Jahr wieder nach „billigem Ermessen“ festgesetzt werden, also nach begründeten Gerechtigkeitserwägungen wie im ersten Fall.

Als die Bank mit Steuergeldern gerettet werden musste, gab es natürlich keinen Bonus für Arbeitnehmer. Dies nahm der betroffene Arbeitnehmer aber nicht hin. Er klagte auf Zahlung. Sein Argument: Nur eine der drei Komponenten aus seinem Bonus sei nicht gut gelaufen, nämlich der Unternehmenserfolg der Bank. Hingegen habe er seine persönlichen Ziele erreicht, und auch im Team

sei sein Verhalten einwandfrei gewesen. Daher beanspruchte er jedenfalls für diese Komponenten einen entsprechenden (anteiligen) Bonus.

Mindestbetrag nicht vertraglich vereinbart

Das Bundesarbeitsgericht entschied darüber in letzter Instanz durch Urteil: Ein Mindestbonus sei vertraglich nicht vereinbart worden. Auch das Verhältnis der drei Kriterien zur Bemessung des Bonus zueinander sei vertraglich nicht näher festgelegt worden. Daher war die Bank dazu berechtigt, sich nicht nur die Höhe einer Bonuszahlung vorzubehalten, sondern auch die Gewichtung der verschiedenen Bemessungskriterien (Bundesarbeitsgericht, Urteil

vom 20.03.2013 – 10 AZR 8/12).

In dem besonderen Ausnahmefall der Rettung der Bank war die Bank als Arbeitgeber daher vertraglich dazu berechtigt, die Zahlung eines Bonus insgesamt auf Null zu reduzieren – trotz guter Punkte in der Teamwertung und trotz des Erreichens der persönlichen Ziele des Arbeitnehmers. Fazit: Steht der Bonus im Ermessen des Arbeitgebers, müssen Arbeitnehmer damit rechnen, dass bei begründeten Gerechtigkeitserwägungen ein Bonus auch „Null“ sein kann.

Text: Thomas Schneider,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

Markus Waitschies,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de

Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte

IMPORT

TRANSIT

EXPORT

We care about your customs //

Leistungen

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

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als 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

Entspannen vom Shoppen

Das „del favero“ am Alstertal Einkaufszentrum ist ein Italiener vom Feinsten

Im Norden Hamburgs befindet sich der Stadtteil Poppenbüttel, vielen bekannt als Endstation der Linie S1. Exakt neben dem Bahnhof wurde vor über 40 Jahren das Alstertal-Einkaufszentrum (AEZ) mit 100 Geschäften und einer Verkaufsfläche von 32.000 Quadratmetern eröffnet. Damals war es eines der ersten geschlossenen, voll klimatisierten Einkaufszentren in Deutschland, erbaut vom Gründer des Otto-Konzerns, Werner Otto. Das AEZ ist das Flaggschiff der ECE Projektmanagement GmbH, der mittlerweile der jüngste Sohn Alexander vorsteht und die in unmittelbarer Nachbarschaft ihren Hauptsitz hat. Das ohnehin schon üppige Einkaufszentrum wurde 2006 noch einmal massiv erweitert und zählt heute mit über 240 Geschäften und einer Verkaufsfläche von 59.000 Quadratmetern zu den größten Einkaufszentren Norddeutschlands. Neben international bekannten Modehäusern, Boutiquen und einer Gourmet-Markthalle locken aber auch einige Lokaltitäten wie das „del favero“ Kunden an.



Eine Statue von AEZ-Gründer Werner Otto neben dem Gastgarten

Das italienische Restaurant liegt exakt zwischen dem neuen Haupteingang des AEZ und dem Hauptgebäude der ECE. Im Inneren ist es klassisch kühl gehalten mit dunklem Leder-mobiliar und Holz sowie weißen Stofftisch-tüchern – italienisch eben. An schönen Tagen verdoppelt sich die ohnehin nicht kleine Zahl der Sitzmöglichkeiten, denn auf dem Vorplatz befinden sich unter Sonnenschirmen und zwischen Olivenbaumkübeln etliche Tischgruppen, die zum Draußenessen einladen.

Die Preise halten sich im Rahmen

Wer in der Woche zum Mittagstisch ins „del favero“ kommt, muss schon ein wenig Glück haben, hier einen Platz zu bekommen. Denn der edle Italiener gilt

bei vielen als Geheimtipp für erlesene südländische Küche zu bezahlbaren Preisen. Für 7,50 und 10,50 Euro gibt es auf einer Sonderkarte Pizza, Pasta und Salate sowie Fleischspezialitäten wie Lammkotelett mit Brokkoli-Sahne-Gratin Rosmarinkartoffeln. Hinzu kommt eine Reihe von Tagesgerichten, die auf einer Tafel zu finden ist.

Die Bedienung, allesamt schwarz-weiß gekleidete Italiener, kommt sofort und verspricht eben jenen, dem gemeinen Norddeutschen als solchen eher etwas fremden Charme südeuropäischer Begeisterung. Im Nu steht ein Körbchen mit Weißbrot mit einem Fässchen Kräuterpaste auf dem Tisch. In der Hauptkarte finden wir die klassischen Nudelgerichte, die, wenn's mal ein bisschen ausgefallener sein soll wie etwa Ta-

gliatelle mit Trüffeln, auch einmal bis zu 14,50 Euro kosten können. Die Pizzen liegen preislich fast alle unter zehn Euro und sind sowohl geschmacklich als auch von der Größe sehr zu empfehlen.

Der Ziegenkäse zergeht im Mund

Natürlich gibt es auch klassische Fleischgerichte wie Saltinbocca (18,50 Euro) oder Fisch etwa in Form einer Dorade mit mediterranem Gemüse und Rosmarinkartoffeln (19,50 Euro). Am besten gefielen uns jedoch die Nudelkreationen. Etwa jene, nicht immer auf der Karte stehenden Bandnudeln mit Tomaten und Robiola, einem milden, sehr cremigen Ziegenkäse, der im Munde zergeht. Dazu sollte man einen der vielen toskanischen Rotweine genießen, die sich auf der Karte befinden.

Text: Peter Glaubitt

del favero
Heegbarg 28
22391 Hamburg
Tel: 040 – 606 10 75
Fax: 040 – 606 40 76
www.delfavero.de
info@delfavero.de
Öffnungszeiten:
Täglich 12 bis 22 Uhr



Tagestipps an der Tafel



Echt italienisch: Bruschetta



Tagliatelle mit Trüffeln



Pizza Margherita

Was zu weit geht, geht zu weit

In „Parker“ wandelt Jason Statham auf den Spuren Mel Gibsons



Welches Spiel treibt Immobilienmaklerin Leslie Rodgers?

Jason Statham ist nicht nur Schauspieler, sondern auch seine eigene Marke. Bei einem Statham-Film weiß man eigentlich immer, was man zu erwarten hat: Rasante Action und ordentlich Kloppe-reien. Jungs-Kino, also „Parker“ macht da keine Ausnahme, ist aber weit entfernt von der „Transporter“-Reihe, mit der das ehemalige Schwimm-As so richtig durchgestartet ist. „Parker“ lehnt sich vielmehr an das Genre-Kino der siebziger Jahre an, und das macht der Film richtig gut.

Parker ist so richtig sauer. Der Coup, den der Berufs-verbrecher mit einigen Kollegen durchgeführt hat, ist zwar erfolgreich verlaufen, kostete jedoch ein Menschenleben. Das hat Parker so nicht beabsichtigt. Er hat einen Kodex: Er stiehlt Geld nur von denen, die es nicht brauchen, und tut niemandem weh, der es nicht verdient. Und noch etwas: Was er anfängt, bringt er

auch zu Ende. Als seine Mittäter ihn auffordern, seinen Anteil zur Finanzierung des nächsten Coups zur Verfügung zu stellen, lehnt er ab. Prompt pumpt man ihn voll Blei und lässt ihn scheinbar tot am Straßenrand liegen. Aber den Mann ohne Vornamen kriegt man nicht so schnell klein. Er erholt sich mehr schlecht als recht, türmt aus dem Krankenhaus und macht sich mit kalter Wut im Bauch auf die Jagd nach den Verrätern (u. a. Michael Chiklis – „The Shield“, „Fantastic Four“). Die sind längst über alle Berge und bereiten das nächste große Ding vor...

Starks Romane wurden mehrfach verfilmt

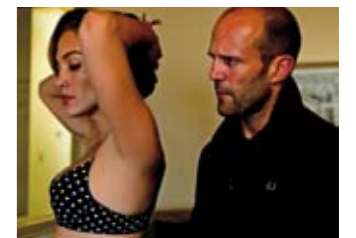
Also gut, ein Ausbund an Originalität ist der Plot nicht. Hier geht es auch eher um das Wie. Roman-autor Donald E. Westlake schrieb unter dem Pseudonym Richard Stark zwischen 1962 und 2008 nicht weniger als 24 Romane mit dem Kriminellem als Hauptfigur, wobei sich

die Ausgangssituationen oft ähneln: Parker wird gelinkt und will seinen Anteil. Bereits eine Reihe von Filmen basiert auf der Parker-Reihe, z.B. „Point Blank“ mit Lee Marvin oder „Payback“ mit Mel Gibson, wobei aber der Name der Hauptfigur stets umbenannt worden ist. Nun hat sich erstmals jemand gefunden, der bereit ist, eine Filmserie um Parker zu tragen. Und Statham passt prima in die Rolle. Unglaublich, was seine Figur im Laufe des Films alles einstecken muss. Dass sein Körper da mit Narben übersät ist, wundert nicht. Einige werden im Laufe der Handlung hinzukommen. Die Action ist sparsam, aber effektiv platziert und wuchtig inszeniert. Im Showdown kommt sogar richtig Spannung auf, wenn Parkers weiblicher Sidekick (eher verschenkt: Jennifer Lopez) in Gefahr gerät. Wenn Jason Statham sich prügeln darf, ist er in seinem Element, wobei es hier weniger um akrobatische Martial Arts Marke „Transporter“ geht, sondern um toughe Kämpfe um Leben und Tod. Folgerichtig spritzt das Blut. Kindern sollte der Film daher besser vorenthalten bleiben.

Passend zum lakonischen Ton der Buchvorlage – es handelt sich dabei um „Flashfire“ (deutsch: Irgendwann gibt jeder auf) aus dem Jahre 2000 – wird hier nicht viel gescherzt. Parker ist ein Profi mit

Gerechtigkeitsmacke und wird von Regisseur Taylor Hackford („Ein Offizier und Gentleman“, „Ray“) als solcher dargestellt. Besonders liebenswerte Charaktere hat der Film insgesamt nicht zu bieten. Warum auch? Es geht um Berufs- und Gelegenheits-kriminelle. Wer also einen hübsch ruppigen Reißer sehen will, der seine Geschichte ohne Firlefanz an den Mann bringt, ist hier richtig.

Text: Martin Soyka



Und ewig lockt das Weib



Rache à la Jason Statham



Seit kurzem im Handel

Hafen Hamburg Marketing e.V.:



Die Vorstandsvorsitzende Claudia Roller ist in den vorzeitigen Ruhestand gegangen. Schon seit geraumer Zeit hatte sie mit erheblichen gesundheitlichen Problemen zu kämpfen. Die Geschäfte wird vorübergehend Axel Mattern alleine weiter führen. Offiziell beginnt Rollers Ruhestand zum Jahresende, sie hat jedoch bereits ihren Resturlaub angetreten. Eine vierköpfige Kommission, die sich aus Mitgliedern des Aufsichtsrats zusammensetzt, will in den nächsten Wochen einen zweiten Vorstandskandidaten benennen. Roller war seit dem 1. April 2008 zunächst als Vorstand und dann als Vorstandsvorsitzende für den HHM tätig. Mit großem Engagement führte sie erfolgreich gemeinsam mit ihrem Vorstandskollegen Mattern die Marketingorganisation des Hamburger Hafens. Mit seinen vielfältigen Aktivitäten im In- und Ausland trägt HHM zur Stärkung der Wettbewerbsposition des Hamburger Hafens bei. Die gelernte Schifffahrtskauffrau hat im Laufe

ihrer Karriere Berufserfahrungen sowohl in Reedereien als auch in Hafengebieten wie der HHLA gesammelt.

EUROGATE Intermodal:



Bei dem europaweit tätigen Transportdienstleister (EGIM) mit Hauptsitz in Hamburg haben gleich zwei Mitarbeiter 25-jähriges Dienstjubiläum gefeiert: Niels Riedel (50, r.) und André Gernhardt (47, l.). Begonnen haben die beiden Karrieren bei der damaligen Muttergesellschaft EUKOKAI im Bahnbüro. Riedel wechselte 1993 zu EUROKOMBI Transport, dem Vorgänger der heutigen EUROGATE Intermodal GmbH, und ist langjähriger Verkaufschef. Seine Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann absolvierte er bei der Internationalen Schifffahrts-Agentur (ISA). Den Weg ins Bahnbüro von EUKOKAI fand er schließlich über das Containerdienstleistungsunternehmen von Ian Karan, CLOU

Container. Gernhardt folgte ihm drei Jahre später. Der gelernte Seegüterkontrolleur leitet als Operations-Chef den Bereich Disposition Bahn.

Röhlig Logistics:

Dirk Schneider ist neuer Global Airfreight Director des inhabergeführten Logistikunternehmens Röhlig. In dieser Funktion ist der 44-Jährige weltweit für Einkauf und Produktentwicklung im Bereich Luftfracht verantwortlich. Vor seiner Ernennung bekleidete Schneider die Position des Managing Director von Röhlig Italia. Unter seiner Führung gelang es, den Rohrertrag der Landesgesellschaft um über 50 Prozent zu steigern. Der Speditionskaufmann und Betriebswirt (HWF) kann auf eine langjährige Karriere im Unternehmen zurückblicken, die Röhligs Philosophie der internen Führungskräfteentwicklung entspricht: 1997 begann er seine Laufbahn als Management Trainee, mit Stationen in Australien und Südafrika. Im Anschluss war er als Luftfrachtmanager von Röhlig UK und Geschäftsführer der früheren deutschen Luftfrachtgesellschaft Röhlig Aircargo tätig, ehe er 2005 zum Managing Director von Röhlig Italia berufen wurde.

Rhenus erschließt mit Tochter die Türkei



Holzwickede – Die Rhenus-Gruppe und die Catoni Group aus Zypern haben das Joint Venture Rhenus Catoni Logistics A.S. gegründet. Ziel der Zusammenarbeit ist es, den Donaauraum noch besser mit der Türkei und deren Umgebung zu verbinden. Im Mittelpunkt der Geschäfte werden zu Beginn vor allem Massengüter- und Schüttguttransporte stehen. Die Rhenus-Gruppe wird zwei eigene Schiffe (Foto) in das Joint Venture einbringen.

Kooperation für neues K+S-Werk in Kanada

Saskatoon – K+S Potash Canada, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der K+S Aktiengesellschaft, und die kanadische Eisenbahngesellschaft Canadian Pacific (CP) haben einen volumenbasierten Exklusivvertrag zum langfristigen Transport von Kaliprodukten unterzeichnet. Die Vereinbarung umfasst Lieferungen im Süden der kanadischen Provinz Saskatchewan, wo K+S derzeit in Legacy für gut 3 Milliarden Euro ein neues Kaliwerk errichtet, an einen Exporthafen an der kanadischen Westküste sowie über das weitreichende Schienennetz von CP auch an andere kanadische und US-amerikanische Zielorte. K+S Potash Canada und CP gehen mit diesem Vertrag eine langfristige Partnerschaft ein, um die Transporte vom Legacy-Standort sicher und wettbewerbsfähig zu den Kunden zu transportieren. Produktionsstart ist für

den Sommer 2016 geplant. Um den Transportbedarf des neuen K+S-Standorts bedienen zu können, wird CP einen exklusiven Gleisanschluss an sein Schienennetz errichten.

Rickmers-Linie tauft-Schwergutfrachter



Hamburg – Einer der von der Rickmers-Linie zwischen Europa, dem Mittleren Osten und Indien im Einsatz befindlichen Mehrzweck-Schwergutfrachter (Foto) ist auf den Namen „Rickmers Chennai“ getauft worden. Als Taufpatin fungierte Dr. Christine Winter, Tochter des Eigners Heino Winter. Die Rickmers-Linie beschäftigt die 19.100 Tonnen tragende „Rickmers Chennai“ der Reederei Heino Winter seit April in Langzeit-Charter. Mit ihrer Hebekapazität von 800 Tonnen hat sich der 2012 gebaute Frachter – zusammen mit seinem Schwesterschiff „Rickmers Dubai“ – als erfolgreicher Zugang zur Rickmers-Flotte bewährt. Die Schiffe des Mittelost/Indien-Dienstes der Rickmers-Linie laufen eine wechselnde Auswahl von Häfen an der West- und Ostküste Indiens sowie im Mittleren Osten an.

GL erteilt Süd-West Terminal Umweltzertifikat

Hamburg – GL Systems Certification (GL) hat die C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG (C. Steinweg) für ihr Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 zertifiziert. Dieser Normstandard integriert das Umweltma-

agement in den Unternehmensalltag, unterstützt Betriebe bei der Reduzierung ihrer Umwelteinflüsse durch effizientere Nutzung von Ressourcen und unterstreicht damit deren Engagement für die Umwelt. Das bereits seit Juni 2002 nach ISO 9001 zertifizierte Qualitätsmanagementsystem bei C. Steinweg ist nun um das Element „Umwelt“ erweitert worden. Das Unternehmen ist zudem ein Mitglied der Umweltpartnerschaft Hamburg.

Drei neue Schiffe für-HANSA HEAVY LIFT

Hamburg – HANSAHEAVYLIFT kauft zwei weitere F-Typen aus dem Bestand einer anderen Reederei. Die Schiffe werden künftig unter den Namen „HHL Elbe“ und „HHL Tyne“ fahren. Damit operiert HANSA HEAVY LIFT nun mit neun F-Typen, zehn P2- sowie drei P1-Typen, womit sich die Flotte zukünftig auf 22 eigene Schiffe erweitert. Zudem übernimmt die Reederei ein Schwergutschiff der Amber-Klasse in Langzeitcharter, das zukünftig unter dem Namen „HHL Everest“ die Flotte ergänzen wird.

Belgische Lehnkering vereinfacht Zollverfahren

Antwerpen – Nach LEHNKERING Logistics B.V. in Rotterdam wurde nun auch die LEHNKERING Logistics N.V. AEO-zertifiziert. Als Zugelassener Wirtschaftsbeteiligter (AEO-Authorised Economic Operator) darf die belgische Tochter der Duisburger LEHNKERING GmbH damit ein vereinfachtes Zollverfahren innerhalb der 28 EU-Mitgliedsstaaten abwickeln. Das Zertifikat gilt als Qualitätssiegel für Zuverlässigkeit und Sicherheit. Beide Tochterunternehmen übernehmen die Transporte für internationale Chemiekunden.

IMPRESSUM

Verleger:
Matthias Soyka
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 2193-9454

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

Fotos:
Peter Glaubitt

Druck:
PMI

Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

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

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

Erscheinungsweise:
Monatlich / zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:
Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:
Larissa Dultz

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

Nächste Ausgabe:
3. September 2013



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

