

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

VW exportiert Autoteile über Mittellandkanal

BCF gewinnt Ausschreibung für die Fahrten zum Hamburg Hafen



Foto: SLH

Der neue Anleger in Fallersleben wird hauptsächlich von VW genutzt

Der Automobilhersteller Volkswagen will die Binnenwasserstraße als Exportweg verstärkt nutzen. Seit Mitte September exportieren die Wolfsburger vom neu gebauten Hafen in Fallersleben aus Autoteile über den Mittellandkanal, den Elbe-Seitenkanal und den Hamburger Hafen in alle Welt. Die Container werden von der Börde Container Feeder GmbH (BCF) aus Haldensleben transportiert. BCF hatte eine entsprechende Ausschreibung gewonnen.

Zweimal in der Woche fahren nun zwei Koppelverbände mit 144 bzw. 136 TEU die Strecke zu den Autobauern, deren CKD Verpackungsbetrieb nur wenige 100 Meter von der neuen Kaianlage in Fallersleben entfernt liegt. Bis zur VW-Konzernzentrale sind es ebenfalls nur fünf Kilometer.

Der Hafen mit seiner 220 Meter langen Kaikante, 300 Containerstellplätzen und einer Maximalumschlagleistung von 15.000 TEU im Jahr wurde von der GVZ Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg gebaut, an der neben der Stadt und zwei Spediteuren VW mit 30 Prozent beteiligt ist. Der Um-

schlag wird von der CTF Betriebsgesellschaft abgewickelt, die zur Hälfte der GVZ und der Oldenburger Firma Rhein-Umschlag gehört. Das Unternehmen ist neben K+S und der Hamburger Walter Lauk Containerspedition GmbH ebenfalls zu einem Drittel an BCF beteiligt. **Seite 12**

Demut

Die HSH Nordbank will durch Rückkehr zu alten Tugenden ihr Firmenkundengeschäft ausweiten. **S. 4**

Sorgen

Wird Hamburg zum Museumshafen? Ex-Senator Karan befürchtet dies bei einem Nein zur Elbvertiefung. **S. 8**

Optimismus

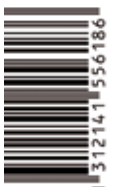
Cuxhaven baut seine Flächen für den Umschlag von Offshore-Windenergieanlagen weiter aus. **S. 16**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
high security seals





Liebe Leserinnen und Leser,

wir befinden uns in einem heißen Herbst – nicht nur meteorologisch, sondern auch im Wirtschaftsberreich. In Berlin schachern die Koalitionäre um Posten und Etats. Neben Mindestlohn, Alterssicherung und Bildung soll auch die Sicherung der Infrastruktur zentrales Thema werden. Vor allem die Ministerpräsidenten der Länder heben hier mahnd die Hände. Das Fiasco am Nord-Ostsee-Kanal vom Frühjahr wirkt nach. Gut so.

Fast in Vergessenheit gerät dabei, dass wir uns nun dem Termin nähern, an dem das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erste Rauchzeichen in Sachen Fahrrinnenanpassung der Elbe geben wollte. Von dessen Spruch hängt das Schicksal der norddeutschen Hafenvirtschaft ab.

Denn es ist kaum vorstellbar, dass bei der Elbe anders als bei der Weser verfahren wird. Von einem Nein zur Elbvertiefung würde also nicht Bremerhaven profitieren, sondern die Konkurrenz in Rotterdam. Nicht nur beim Wetter ist deshalb viel in Bewegung.

Bleiben Sie cool.

Herzlichst

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Recht & Geld

Leiharbeiter

Seite
18



Essen

„Fassbender“ in Köln

Seite
20



Aktuelles

Seite

Neue Töne bei der HSH 4
Hier fehlt's bei der Infrastruktur 6
Kommt eine neue Maut? 8
Unifeeder-Shortseaverkehr 10
BCF expandiert in Hamburg 12



DVD

Man of steel

Seite
21



Personal

Veränderungen in Firmen

Seite
22

Impressum

23



Wirtschaft

Nordex bleibt an Land
Cuxhaven baut aus

Seite
14
16



Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land

Seite
23



Offshore Basis Cuxhaven Der Standort für die Energiewende



- Produktions-, Installations- und Servicehafen in exzellenter Lage
- 2 Offshore-Terminals und Mehrzweckterminal mit Schwerlastplattform
- Alle Optionen der Offshore-Logistik: 3 Jack-Up Liegeplätze, Mobilkräne, 600t-Portalkran, 350t RoRo-Rampen
- Schwerlastfähige Lager- und Logistikflächen
- 60 ha erschlossene und freie Gewerbe- und Industrieflächen mit Erweiterungsoptionen direkt hinter den Terminals
- Infra- und Suprastrukturen der Offshore Basis sofort nutzbar
- Optimale Verkehrsanbindungen (BAB/DB/Flughafen Nordholz)
- Umfangreiche Ausbildungs- und Qualifizierungsprogramme, Sicherheitstrainings-Center
- Maritime- und Logistikkompetenz vor Ort

 **Offshore Basis
Cuxhaven**

www.offshore-basis.de
offshore-basis@cuxhaven.de

Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven
Telefon: +49 47 21 5 99 70

Die neue Bescheidenheit der HSH

Vorstand Matthias Wittenburg zeigt neuen Weg der Nordbank auf



Foto: HHM

Kleine Schiffe laufen derzeit am schlechtesten und bereiten deshalb der HSH Nordbank die größten Kopfzerbrechen

„Wir waren die größte Bank im baltischen Raum. Wir waren vieles, was wir heute nicht mehr sind.“ Mit diesen Worten warb HSH- Nordbank-Vorstand Matthias Wittenburg im Hamburger Hafen-Klub um neues Vertrauen in die einstige Landesbank von Hamburg und Schleswig-Holstein (die Länder sind immer noch Hauptanteilseigner). Und er war sich im Klaren, dass dies ein steiniger Weg ist. „Vertrauen kommt zu Fuß und geht zu Pferde“, zitierte er eine alte Weisheit und ergänzte in Anspielung auf die Skandale der letzten Jahren: „Wir haben eine ganze Kavallerie bemüht, um Vertrauen zu zerstören.“

So viel Bescheidenheit machte Eindruck bei den über 100 Gästen im Auditorium. Doch wie will die Bank eben jene Skandale um windige Geschäfte, abgehörte Mitarbeiter, arrogante Manager und Bonuszahlungen trotz Fast-Pleite vergessen machen? „Wir wollen eine starke lokale Bank sein mit dem Fokus auf das maritime Cluster“, formulierte es Wittenburg. Die HSH Nordbank werde auch weiterhin die größte schiffsfinanzierende Bank der Welt sein. Und genau hier, im Altkundengeschäft mit 2.500 durch Kredite gebauten Schiffen, liegt

das Problem. Zu viele notleidende Schiffe habe man noch im Portfolio. Die Krise der Schifffahrt ist auch eine Krise der HSH Nordbank.

Große Containerschiffe laufen gut

Dabei gebe es durchaus gut laufende Frachter. Vor allem die großen Containerschiffe. Doch je kleiner sie werden, um so größer werden die Probleme. Die EU hat der HSH Nordbank deshalb Auflagen gemacht. Sie darf auch weiterhin Schiffsneubauten finanzieren, sofern es sich nicht um

Kreuzfahrt- oder RoRo-Schiffe handelt.

Man sei in der Sanierung indes ein gutes Stück vorangekommen, obwohl die Bank seit 2009 insgesamt 3 Milliarden Euro an Schleswig-Holstein und Hamburg an Avalprovisionen zahlen musste. Das sind Zinsen auf die Risikobürgschaften, die die Länder zur Rettung der Bank eingegangen sind. Durch die Avalkredite behielt die HSH Nordbank ihre Liquidität. Die sei bis heute sehr gut, versicherte Wittenburg. Nur aufgrund mangelnder Liquidität sei die Lehman Bank 2008 in die Pleite geschliddert.

Da die HSH Nordbank noch eine weitere Milliarde in den nächsten Jahren an die Länder zahlen müsse, sei es trotz eines sehr ordentlich gelaufenen ersten Halbjahres schwierig, in diesem Jahr am Ende eine schwarze Null zu schreiben.

Ertrag im ersten Halbjahr fast verdoppelt!

Von Januar bis Ende Juni verdoppelte die HSH Nordbank ihren Ertrag nahezu auf 809 Millionen Euro. Der Überschuss kletterte um zwei Drittel auf 67 Millionen Euro,

die Eigenkapitalquote von 9,9 auf zwölf Prozent. Die Bilanzsumme sank um 10 Milliarden Euro auf 121 Milliarden Euro. Darin spiegeln sich der verstärkte Abbau der Risikopositionen sowie die konsequente Umsetzung der EU-Vorgaben wider. Wegen der weiter schwierigen Lage auf dem Schifffahrtmarkt musste die HSH Nordbank jedoch die Zweitverlustgarantie von 7 auf 10 Milliarden Euro, vorbehaltlich der endgültigen Zustimmung der EU im nächsten Jahr, wieder aufstocken. Damit ist eben jener Rettungsschirm gemeint, den Hamburg und Schleswig-Holstein 2009 über ihrer einstigen Landesbank aufgespannt haben. Er bedeutete bislang, dass die Länder für Verluste der Bank in einer

Höhe bis zu 7 Milliarden Euro gerade stehen, sofern vorher die HSH Verluste von 3,2 Milliarden Euro aus eigener Tasche begleichen hat.

Kreditnachfrage immer noch gering

Doch wie groß ist das Risiko, dass die HSH Nordbank Pleite geht? Auch hier gab Wittenburg Auskunft: „Die Klippen sind die Schiffe und die Dollarabhängigkeit.“ Sollte die Schifffahrtskrise noch weitere zehn Jahre dauern oder der Dollar im Verhältnis zum Euro auf 1:1 klettern, wäre die Bank nicht zu retten. Doch dies sei kaum zu erwarten. Im Gegenteil: „Wir haben den Anspruch, eine starke Bank in Hamburg zu sein“, rief er den Zuhörern zu. Die HSH

habe sich neu positioniert, erklärte Wittenburg weiter. Man wolle künftig die „Bank für Unternehmer“ sein. Das Firmenkundengeschäft sei ein großer Wachstumsmarkt. „Wir verstehen uns explizit als Kreditinstitut“, sagte er. In diesem Bereich habe die Bank um zehn Prozent zugelegt, während der Gesamtmarkt zwischen fünf und zehn Prozent gefallen sei. Gleichwohl sei die Nachfrage nach Krediten immer noch gering. Man wolle sich zudem verstärkt in der Absicherung von Frachtraten und bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten engagieren. Hier sei die Allianz AG ein großer Kunde.

Bleibe da noch der ramponierte Ruf. Man brauche hier einen langen Atem und viel Demut, meinte



Foto: HSH Nordbank

Matthias Wittenburg, HSH Nordbank Vorstand

Wittenburg. „Ich stehe für Werte, die in Hamburg in den letzten Jahren etwas in Vergessenheit geraten sind“, ergänzte er. Man müsse der Verpflichtung für das Gemeinwohl wieder gerechter werden und keine Millionenboni mehr zahlen. Langfristige Kundenbindungen hingen von guten Konditionen und vor allem von Vertrauen ab.

Text: Matthias Soyka

Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte

IMPORT

TRANSIT

EXPORT

We care about your customs //

Leistungen

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

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

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

Wird Hamburg zum Museumshafen?

Ex-Senator Karan sieht Schicksal der Hansestadt mit der Fahrrinnenanpassung verknüpft

New York, Tokio und London waren einst Welt-Häfen. Doch nun sind sie aus den Fahrplänen der größten Linienreedereien verschwunden und werden eher von Immobilienmaklern geschätzt - ein Schicksal, das auch Hamburg bevorstehen könnte. Dieses Schreckensszenario entwarf der ehemalige Hamburger Wirtschaftssenator Ian Karan in einer Diskussionsrunde der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit im Hamburger Hafen-Klub zum Thema „Hafeninfrastruktur und Verkehr in Hamburg: Projekte und Finanzierungswege“. Karan sagte unumwunden, dass die Fahrrinnenanpassung der Elbe wesentlich über die Zukunft des Hafens und seine Wirtschaftskraft entscheide. „Bleibt Hamburg ein industrieverbundener Universalhafen mit einem Schwerpunkt auf dem Containerumschlag oder entwickeln wir uns zum Museumshafen mit Gelegenheitsverkehr?“



Matthias Soyka, Andreas Kossak, Ian Karan, Carsten Willms, Jennyfer Dutschke, Thomas-Sönke Kluth, Jan Wedemeier (v.l.)

Der Ex-Senator kritisierte weiter, dass die Hansestadt zu wenig mit dem Umland, aber auch mit den Umweltverbänden kooperiert. Deren rechtzeitige Einbeziehung hätte womöglich eine Klage gegen die Fahrrinnenanpassung verhindern können. Weitere Verzögerungen des Klagverfahrens seien zu befürchten. Im Mai hatte das Bundesverwaltungsgericht das Verfahren zur Weservertiefung dem EuGH vorgelegt. Der Elbvertiefung könnte nun dasselbe blühen. Mit einer Entscheidung in diesem

Jahr sei kaum zu rechnen. Selbst der Mai 2014 sei als Termin für einen Leipziger Urteilsspruch höchst ungewiss.

Auch die Breite der Elbe sei zunehmend ein Problem

Dabei dränge die Zeit. 14.000-TEU-Schiffe mit einer Breite von rund 52 Metern können den Hamburger Hafen noch mit Restriktionen anlaufen. Doch die im Bau befindlichen 18.000-TEU-Containerriesen mit einer Breite von circa 59 Metern brin-

gen neue Probleme mit sich. Nicht nur die Fahrrinnentiefe sondern auch die Fahrrinnenbreite sei unzureichend. Bis jetzt ist auf der Elbe Platz für Begegnungsverkehr mit einer Gesamtbreite von rund 90 Metern, erläuterte Karan. Dies entspricht in etwa einem Abstand von zwei aneinander vorbeifahrenden 10.000-TEU-Schiffen. Ohne Verbreiterung der Elbe und eine weitere Begegnungsbox bei Wedel werde der Linienverkehr massiv beeinträchtigt und letztendlich abnehmen.

Noch völlig unklar sei die Lage, wenn die Kartellämter über den Zusammenschluss der drei größten Reedereien entschieden haben. Schon im zweiten Quartal 2014 will die „Star-Alliance“ P3 der größten Containerschiffbetreiber Moeller-Maersk, MSC und CMA CGM ihre Geschäfte aufnehmen. Eine Entscheidung, die auch für Hamburg Auswirkungen haben könnte.

Karan forderte eine Neufassung des Hafenentwicklungsplans, der eigentlich bis zum Jahr 2025 gelten

soll. Doch ihm fehlten jedwede Vision oder Projekte, die die Bezeichnung „Plan“ verdienten. Der HEP sei nur eine Auflistung von Möglichkeiten. Es fehlten konkrete Ansätze zur Ansiedlung transportaffiner Industrien in Hafennähe.

Aber auch die landseitige Anbindung des Hafens sei mangelhaft, stellten die Diskussionsteilnehmer fest: Sanierungsbedürftige Brücken, Straßen und Wasserwege und unzureichende Investitionen in Infrastrukturprojekte beeinträchtigen den Abtransport von Gütern ins Umland. Es fehlen Milliardenbeträge. 7,2 Milliarden Euro jährlicher Investitionsbedarf für die Instandsetzung der deutschen Verkehrswege über einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren hat die Daehre-Kommission kalkuliert, so Dr.-Ing. Andreas Kossak, Berater der Pällmann- und Daehre-Kommission. Dabei bestehe Konsens zwischen Bund und Ländern, dass diese Summe bestenfalls für Sanierungs- und Bestandserhalt ausreichend ist. Woher soll das Geld kommen?

Kossak griff die Idee der intelligenten Nutzungsgeländersysteme auf. So habe der Hafen Los Angeles Long Beach in etwa dasselbe Umschlagsvolumen wie der Hamburger Hafen und einen konzentrierten Verkehr zu bestimmten Zeiten, erhebe jedoch anders als Hamburg Gebühren für Ein- und Ausfuhr von Containern nach Zeitfenstern. Kostenpflichtig sind insbesondere die Spitzenzeiten. Ein Ansatz für den Wochenendhafen Hamburg,

der Nutzerfinanzierung bereits ausgeschlossen hat? Des Weiteren kritisierte Kossak die ideologische Ablehnung von Public-Private-Partnerships als Finanzierungssystem für Infrastrukturprojekte. „In Deutschland denkt der Staat, er könne alles besser. Dabei haben sich öffentlich-private Kooperationen längst als effizienter erwiesen“, sagte der Bruder des ehemaligen Hamburger Oberbaudirektors.

HPA ist mit 850 Millionen Euro unterfinanziert

Thomas-Sönke Kluth, Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft und wirtschaftspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion, beleuchtete speziell die Finanzierung des größten deutschen Hafens. Die HHLA-Milliarde sei spätestens 2014 verbraucht oder verplant, das Konzept Hafen finanziert stattdessen? Haushaltsfinanziert plant die Stadt 100 Millionen ein, gut 20 Millionen kommen vom Bund. Die HPA habe 2011 einen Projekt- und Investitionsplan bis 2020 vorgelegt, in dem 850 Millionen Euro für Hafenprojekte und Kostensteigerungen nicht berücksichtigt seien.

Anfragen an den Senat hätten ergeben, dass dabei die Kosten über 300 Millionen Euro höher als ursprünglich einmal geplant lägen. In Summe betrügen die wichtigsten Infrastruktur- und Verkehrsvorhaben im Hafen über 1,8 Milliarden Euro bis 2020. Die Hafenfinanzierung sei die Blackbox des Hamburger Senats, sagte Dr. Kluth. Die Strategie „Finanzierung

durch Streckung“ sei jedenfalls keine Lösung – denn sämtliche Projekte, wie die Westerweiterung, seien für Wettbewerbsfähigkeit und Hinterlandanbindung von großer Bedeutung.

Europaweit fehlen Verkehrsstandards

Auf die hohe Bedeutung der Infrastruktur als Standortfaktor verwies auch Jan Wedemeier, Researcher am HWWI in Bremen. Verlässlichkeit und Planbarkeit seien für Produktions- und Fertigungsketten unerlässlich. Die Erreichbarkeit eines Standorts per Lkw und Schiene sei dabei wettbewerbsentscheidend. Wedemeier prognostizierte: Die Y-Trasse Hamburg-Bremen-Hannover wird nicht gebaut, auch wenn die Entlastung des Personenverkehrs ein Anstiegspotenzial des Güterverkehrs beinhalte.

Mangelnde Standards und differenzierte Technik führten schon immer EU-weit zu Beeinträchtigungen, ja sogar innerhalb Deutschlands. So sei ein westdeutscher Güterzug bis zu 700 Meter lang, ein ostdeutscher Zug maximal 600 Meter. Es gebe zudem keinen einheitlichen europäischen Lokführerschein, so dass beispielsweise an der polnischen Grenze der Zugführer ausgetauscht werden müsse. Unterschiedliche Stromsysteme und verschiedene Spurweiten führten zu weiteren Effizienzverlusten. Eine langfristige EU-Netzplanung „TEN-T“ solle Abhilfe schaffen. Hamburg liege dabei im Radius von drei Kernnetzkorridoren, die sich nach Warenströmen ausrichten und an denen sich die Transeuropäische

Verkehrsnetzplanung orientiere.

Kaum Bundeshilfen wegen Uneinigkeit der Nordländer

Carsten Willms, verkehrspolitischer Sprecher der ADAC Hansa e.V., bemängelte, dass Norddeutschland im Bundesverkehrswegeplan schlecht wegkomme. Die Probleme seien aber auch hausgemacht durch die mangelnde Einigkeit der nördlichen Bundesländer untereinander. Jede Landesregierung wolle ein anderes Verkehrsnetz, setze nach Regierungswechseln neue Prioritäten und stimme sich dabei nicht mit den Nachbarn im Norden ab. Dieser Zustand sei die Hauptursache für die geringe Unterstützung von Infrastrukturprojekten durch Bundesmittel.

Willms sprach die wichtigsten Autobahnprojekte an: Verlängerung der A 20 über die A 23 hinaus mit Elbquerung bei Glückstadt bis zur A 26, Weiterbau der A 26 bis zur B 73 bzw. Anschluss an die A 1. Eine Realisierung der Nordvariante der Hafenuferspange hätte die Willy-Brandt-Straße und somit den Innenstadtkverkehr entlastet. Stattdessen soll die Südvariante ab 2019 bei Harburg gebaut werden. Die Projekte achtspuriger Ausbau der A 7 mit Deckelung und sechsstreifiger Ausbau nach Bordesholm sollten bis 2023 fertiggestellt werden, die Fahrbahnen südlich des Elbtunnels bis 2018 saniert sein. Die Frage lautet „Stau oder Dauerstau“, denn Hamburg verfüge nicht über eine Umrundungsautobahn wie Berlin und werde somit von Autobahn-Bauarbeiten maßgeblich betroffen.

Text: Jennyfer Dutschke



Bislang müssen nur Lkws ab zwölf Tonnen Gewicht Maut zahlen, doch die Grenze dürfte bald nach unten sinken

Wie viel Maut kommt da auf uns zu?

Bodewig-Kommission nennt Szenarien zur Infrastrukturfinanzierung

Kurz nach der Bundestagswahl legte eine von Ex-Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) geleitete Kommission ihren Abschlussbericht zur „Nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ vor. Darin plädiert sie für eine deutliche Ausweitung der Autobahnmaut für Lkw auf weitere Straßen und kleinere Lastwagen. Die von CSU-Chef Horst Seehofer geforderte Pkw-Maut nur für Ausländer wird von den Experten dagegen nicht unterstützt.

Die Lkw-Maut für Fahrzeuge ab zwölf Tonnen gilt bereits seit 2005 auf Autobahnen und später auch auf größeren Bundesstraßen und spült jährlich rund 4,5 Milliarden Euro in die Staatskasse. In dem achtseitigen Papier werden weitere Handlungsszenarien durchgespielt: Eine Ausweitung der entfernungsabhängigen Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen bringe weitere 2,3 Milliarden Euro. Die Realisierung dauere rund drei Jahre. Eine weitere

Einbeziehung von Lkws ab 7,5 Tonnen erbringe zusätzliche 0,6 Milliarden Euro und ab 3,5 Tonnen noch einmal rund 0,3 Milliarden Euro. Als weitere Optionen wird eine Ausweitung auf das nachgeordnete Netz, beginnend mit den Landesstraßen, genannt. Diese bringe bei Lkws ab zwölf Tonnen zusätzlich etwa 0,8 Milliarden Euro pro Jahr, bei Lkws ab 3,5 Tonnen weitere 0,4 Milliarden an Einnahmen. „Die Einbindung ist mit einer Vorlauf-

zeit von über einer Wahlperiode zu kalkulieren“, heißt es wörtlich.

4,4 Milliarden Euro Mehreinnahmen möglich

Selbst eine Pkw-Maut wird angesichts weiter fehlender Mittel in Höhe von jährlich rund 7,2 Milliarden Euro allerdings nicht völlig ausgeschlossen. „Hinsichtlich der Neuschaffung von Gebühren/Abgaben für Pkw gilt, dass diese EU-rechtskonform sein müssen“,

heißt es ausdrücklich an die Adresse Seehofers gerichtet.

Die Kommission mahnte an, dass die Mehreinnahmen, die in Summe ohne eine Pkw-Maut 4,4 Milliarden Euro betragen würden, zweckgebunden für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur verwendet werden müssten. Die derzeitigen staatlichen Einnahmen aus Mineralölsteuer, Kfz-Steuer und Lkw-Maut werden nur zu rund 20 Prozent

zum Ausbau und Erhalt von Straßen, Schienen und Wasserwegen verwendet.

Jährlich fehlen aber insgesamt 7,2 Milliarden

Die Bodewig-Kommission kommt damit zu nahezu dem gleichen Ergebnis wie die Vorgängerkommission, die vom früheren Sachsen-Anhalter Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre (CDU) geleitet worden war. Sie hatte Anfang Dezember 2012 in einem wesentlich umfassenderen Bericht festgestellt, dass in Deutschland jährlich eben jene 7,2 Milliarden Euro für die Instandhaltung von Straßen, Schienen und Wasserwegen fehlen. Die Situation werde von Jahr zu Jahr dramatischer, da die Kosten allein im Straßenbau jedes Jahr um mindestens vier Prozent stiegen, hieß es darin.

Die Daehre-Kommission ermittelte dabei erstmals auch die laufenden jährlichen Kosten, die die jeweiligen überörtlichen Straßen pro Quadratmeter durch ihren Betrieb (z.B. Winterdienst) und Unterhalt hervorgerufen. Bei Autobahnstraßen belaufen sich diese auf 4,15 Euro, bei den Bundesstraßen auf 3,85 Euro und bei den Landesstraßen auf 2,10 Euro. Die Unterfinanzierung der überörtlichen Straßen beträgt nach Ansicht der Kommission in Summe innerhalb der nächsten 15 Jahre 2,55 Milliarden Euro pro Jahr.

Viele Eisenbahnbrücken über 100 Jahre alt

Ähnlich prekär ist die Lage beim Bahnverkehr. Rund 30 Prozent aller Eisenbahnbrücken sind über 100

Jahre alt. Allein hier gibt es einen Nachholbedarf von 3 Milliarden Euro. Zwar werden jährlich vom Bund 4,2 Milliarden Euro in den Ausbau des Schienennetzes gesteckt, doch auch hier gibt es eine jährliche Unterfinanzierung, die die Daehre-Kommission mit 800 Millionen Euro beziffert. Weitere 150 Millionen Euro ergeben sich aus Zuschüssen an private Eisenbahnverkehrsunternehmen, die abseits des 41.300 Kilometer langen öffentlichen Schienennetzes eigene Gleisanlagen mit einer Länge von insgesamt 4.300 Kilometern betreiben. Inklusive der Fehlbeträge im kommunalen Bereich summiere sich die Unterfinanzierung im Schienensektor auf 1,4 Milliarden Euro.

Für den Erhalt der Wasserstraßen hat die Kommission eine weitere jährliche Unterdeckung des Etats von 500 Millionen Euro errechnet. Größter Defizitposten ist die Bezuschussung von lokalen Infrastrukturmaßnahmen wie etwa des U-Bahnbaus oder des Erhalts von Gemeindestraßen. Hier fehlen insgesamt 2,75 Milliarden Euro pro Jahr.

Die Daehle-Kommission kalkulierte zur Schaffung neuer Einnahmequellen auch eine mögliche Pkw-Maut oder ein Vignettensystem durch. Bei einer Abgabe durch elektronische Erfassung von Pkws auf Autobahnen und großen Bundesstraßen, wie es jetzt bereits im schweren Lkw-Verkehr geschieht, wären Mehreinnahmen von 2 Milliarden Euro bei einer Abgabe von einem Cent je Kilometer zu erwarten. Würde das System auf sämtliche Straßen

erweitert, dürften sich die Einnahmen sogar verdoppeln. Bei einer Vignettenpflicht für alle nach österreichischem Vorbild wäre mit einem Plus von 41 Millionen Euro pro einem Euro je Fahrzeug zu rechnen. Ausländische Fahrzeuge dürften mit einem Gesamtplus von 400 Millionen Euro dazu beitragen.

Kombination von Nutzerentgelten

Schließlich würden auch Steuererhöhungen als Einnahmequelle beleuchtet. Die Erhöhung der Mineralölsteuer um einen Cent bringe 600 Millionen Euro, eine Anhebung der Kfz-Steuer von zehn Prozent 750 Millionen Euro.

Zur Lösung des Dilemmas schlägt die Daehle-Kommission u.a. vor, große Bauprojekte nicht mehr jährlich zu budgetieren, sondern auch über Fonds zu finanzieren, in der die Gesamtsumme über mehrere Jahre hinterlegt ist und sich aus Bundesmitteln und den jeweiligen etwaigen Nutzerentgelten zusammen setzen soll. Durch die stetige Finanzierung wird eine schnellere und günstigere Realisierung der Maßnahmen erhofft. Zudem plädiert die Kommission dafür, über eine Kombination mehrerer unterschiedlicher Nutzungsentgeltformen auf Grundlage des EU-Rechts nachzudenken.

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



Unifeeder-Schiffe werden am EUROGATE-Kai in Hamburg mit Feeder- und Shortsea-Containern beladen

Unifeeder konzentriert Shortsea-Verkehre

Sämtliche Schiffe werden künftig bei EUROGATE abgefertigt

Der Terminalbetreiber EUROGATE hat in Hamburg einen weiteren Großkunden an sich binden können. Die Reederei Unifeeder wird künftig sämtliche Shortsea-Verkehre in der Hansestadt über den Eurokai abwickeln. Für das Hamburg-Bremer Unternehmen bedeutet das einen Mehrumschlag von fast 100.000 TEU im Jahr. Unifeeder wird als Hamburgs größte Feederreederei aber auch weiterhin alle übrigen Terminals der Stadt anlaufen, um die Transshipment-Container einzusammeln.

Shortsea- und Feederverbindungen sind beides Kurzstreckenverkehre. Der Unterschied besteht darin, dass bei Feedern Container von großen Schiffen auf kleinere Zulieferschiffe für die Nord- und Ostsee umgeladen werden – das sogenannte Transshipment. Shortsea-Container haben ihren Ursprung im europäischen Binnenland und werden per Bahn, Binnenschiff oder Lkw zu den Terminals transportiert, um dort auf kleine Schiffe, die im europäischen Seeverkehr fahren, gehoben zu werden. Bisher

geschah dies für Unifeeder an allen vier großen Hamburger Terminals.

Direktverkehre mit Ganzzügen ins Hinterland

Unifeeder-Deutschland-Geschäftsführer Timm Niebergall hofft auch in diesem Bereich auf eine lange Partnerschaft mit Eurogate. Die dänische Reederei läuft EUROGATE seit ihrer Gründung im Jahr 1977 an. „Wachstum braucht Platz“, sagte Niebergall und verwies auf den großen Umschlagbahnhof auf dem EUROGATE-Gelände. Er

sei ideal, um auch Ganzzüge ins europäische Hinterland abzuwickeln. „Die Hinterlandanbindung ist für uns wahnsinnig wichtig“, betonte Niebergall. So verkehrten derzeit bereits feste Zugverbindungen zu den Ford-Werken nach Köln sowie nach Ulm und Mannheim.

„Die Shortsea-Verkehre legen seit ihrer Einführung im Jahr 1985 deutlich zu“, ergänzte der Unifeeder-Chef. Umgekehrt sei der Feedermarkt zunehmend hart umkämpft. Derzeit würden rund 70 Prozent aller Feedercontainer durch

fest operierende eigene Feederdienste von Überseereedereien oder durch Direktanläufe von Großschiffen bedient. Nur 30 Prozent der Container seien auf dem freien Markt.

Immer mehr 45-Fuß-Container im Einsatz

Von den 320.000 TEU, die sein Unternehmen jährlich über Hamburg transportiert, fielen mittlerweile 28 Prozent schon auf den Shortsea-Bereich. Allein nach Russland würden jede Woche 600 Container aus dem Automotive-Sektor

verschickt. Auch hier ergeben sich Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit EUROGATE, da die Hanseaten in Ust Luga ein neues Terminal mit betreiben. Dabei setzt Unifeeder verstärkt 45-Fuß-Container ein, die den Ausmaßen eines Lkw-Sattelzuges entsprechen und somit Platz für 33 Paletten bieten, was zu einer deutlich besseren Ausnutzung des Raumes führt.

Von Hamburg aus läuft Unifeeder neben Russland auch Polen, das Baltikum, Finnland und Skandinavien sowie als einziger Containerdienst auch Großbritannien an. 20 Abfahrten gibt es pro Woche. Damit ist Hamburg das größte Hub mit der höchsten Abfahrtsfrequenz der Reederei. Insgesamt setzt sie zwischen 32 und 40 Schiffe ein, alle gechartert. „Wir bleiben dadurch flexibel, um auf die Volatilität des Markts reagieren zu können. Auch bei den Containern, die durchweg geleast seien, pflege das Unternehmen das Prin-

zip „asset light“. Insgesamt transportierte Unifeeder so im vergangenen Jahr 2 Millionen TEU und lief jede Woche 140 europäische Häfen an. In den zehn Büros in insgesamt neun Ländern sind 340 Mitarbeiter beschäftigt. Der Umsatz lag bei 415 Millionen Euro.

Bei der Anbindung der Shortsea-Verkehre will Unifeeder verstärkt auf die Dienste von EUROGATE Intermodal zurückgreifen. Das Unternehmen des Terminalbetreibers ist auf Bahnverkehre im europäischen Hinterland spezialisiert. Unifeeder punkte laut Niebergall bei den Industriekunden vor allem durch Tür-zu-Tür-Angebote. Als weiteren Service wird EUROGATE auch die Unifeeder-Container auf dem Terminalgelände warten.

Trendwende seit dem zweiten Quartal am Eurokai

Für EUROGATE-Chef Emanuel Schiffer ist der Unifeeder-Deal endlich ein-

mal eine gute Nachricht. Gerade das Hamburger Terminal hatte im vergangenen Jahr empfindliche Einbußen verzeichnet. Seit dem zweiten Quartal habe man jedoch eine deutliche Trendwende verzeichnet. Einen Wertmehrpfeil hatte Schiffer kurz zuvor noch einmal hinnehmen müssen. Die HPA musste die Westerweiterung des Terminals um ein weiteres Jahr verschieben, da durch die im Zuge des Genehmigungsverfahrens zur Fahrrinnenanpassung der Elbe vom Bundesverwaltungsgericht angemahnten verschärften wasserrechtlichen Auflagen auch dieses

Planungsvorhaben tangieren. Die Unterlagen müssen nachgebessert werden.

Schiffer betonte hierzu, dass sich im Waltershofer Hafen die Premium-Liegeplätze befänden. Durch die Westerweiterung werde ein dringend benötigter 600 Meter großer Wendekreis für Großschiffe geschaffen. „Die Stadt Hamburg muss sich endlich entscheiden, wie viel sie in die Qualitätsverbesserung des Hafens steckt“, so Schiffer. Die verstärkte Zusammenarbeit mit Unifeeder zeige, dass der Bedarf hierzu vorhanden sei.

Text: Matthias Soyka



Emanuel Schiffer,
Vorstand EUROGATE



Timm Niebergall,
Unifeeder-Deutschland-Chef



BCF expandiert in Hamburg

Dispositions-Büro bei Walter Lauk eröffnet

Fotos: BCF

Auf dem Gelände in Fallersleben haben bis zu 300 Container Platz, die von einem Reachstacker bewegt werden

Die BCF gibt jetzt auch in Hamburg richtig Gas. Anfang Oktober eröffnete das Haldenslebener Unternehmen in den Räumen der Walter Lauk GmbH ein zweites Büro für die Disposition. Die Zahl der Mitarbeiter in diesem Bereich hat sich somit verdoppelt. Neu an Bord ist Sascha Faber als Geschäftsführer, der den Anteilseigner Walter Lauk in der BCF vertritt. Er unterstützt nach dem altersbedingten Ausscheiden von Heiko Hess, der für den zweiten Gesellschafter K+S den Geschäftsführerposten bei BCF inne hatte, Hergen Hanke, der weiterhin für den dritten Anteilseigner Rhein-Umschlag die Geschicke des Unternehmens mit leitet.

Von der Hansestadt aus sollen die Verkehre über den Elbe-Seitenkanal und den Mittellandkanal bis nach Ladbergen in den Münsteraner Raum und Wustermark nahe Berlin ausgebaut werden. Erste Probeanläufe in Wuster-

mark habe es bereits gegeben, berichtet Faber. Bisher operiert BCF mit zwei eigenen Schiffen, chartert aber bei Bedarf weitere Kapazitäten hinzu. Die Schiffe fahren zweimal in der Woche mit zwei Lagen Containern zunächst Fal-

lersleben und anschließend das 60 Kilometer entfernte Haldensleben an.

Auch direkte Shuttleverkehre möglich

„Wir können sehr flexibel auf die Nachfrage reagieren“, berichtet Faber weiter. Stehen an einem der beiden Häfen genug Container, sei auch ein direkter Shuttleverkehr nach Hamburg möglich. Andernfalls würden die Schiffe eben an beiden Häfen beladen. Einhalb Tage dauert eine Tour, das Beladen in Fallersleben mit dem 45-Tonnen-Reachstacker noch einmal gute vier Stunden.

Neben dem reinen Containerverkehr bietet BCF aber auch den Transport von Projektladungen an.

Hauptgeschäft von BCF sind Tür-zu-Tür-Verkehre. Die Haldenslebener nehmen also nicht nur bei einer Jahresleistung von 20.000 TEU die Container im Hamburger Hafen in Empfang oder liefern sie an den Überseeterminals ab, sondern organisieren auch die Anfahrt der Betriebsgelände der Kunden. Lediglich der Umschlag in Haldensleben wird von der Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben übernommen. Während K+S aus einem nahege-



Sascha Faber,
BCF-Geschäftsführer



Hergen Hanke,
BCF-Geschäftsführer



In Haldensleben ist für die BCF-Schiffe vorerst Endstation – vereinzelt wurde aber schon Wustermark angelaufen

genen Werk Düngemittel Richtung Hamburg schickt, zählen auch Baustoffe, Chemikalien und Konsumgüter zu den am meisten transportierten Waren. Derzeit entwickelt BCF aber auch reine Terminalverkehre für Großkunden, die ihre Waren selbst an den Binnenhäfen abliefern.

Durch die Geschäftsstruktur und das darin enthaltene Know-how ergeben sich aber weitere Angebote für Kunden zu einem günstigen Preis-Leistungsverhältnis“, er-

läutert Hanke. Man könne Zusatzservices wie Zollabfertigung, Stauen oder Reparatur von Containern anbieten. Er ist davon überzeugt, dass der Transport per Binnenschiff eine große Zukunft hat. Dies zeige auch der Einstieg von VW, so Hanke.

„Das Binnenschiff kann als einziges Verkehrsmittel die Nutzlast eines Containers voll ausschöpfen“, rechnet er vor. Die könne bei einem TEU bis zu 25 Tonnen betragen. Auf einem Lkw ergibt sich dann

jedoch inklusive Chassis ein Gesamtgewicht von 44 Tonnen, vier Tonnen über dem normal zulässigen Gesamtgewicht. Für die schwereren Laster gilt auf deutschen Straßen jedoch eine maximale Reichweite von 150 Kilometern zwischen Versand- und Zielort. „Damit gehen auf langen Strecken auf dem Lkw 20 Prozent der Ladekapazität verloren“, sagt Hanke weiter. „Dies gilt nicht nur für die Straße, sondern auch im Anschluss daran für die interkontinentalen Verkehre.“

Somit sei es nur logisch, die auch ökologisch günstigere Variante Binnenschiff dem Lkw vorzuziehen, zumal die Transportkosten ohnehin rund 25 Prozent günstiger seien. Im mitteldeutschen Raum sei man somit nahezu konkurrenzlos, da die Bahn erst ab größeren Entfernungen jenseits der 400 Kilometer attraktive Preise anbiete. Überdies verfügten die Binnenwasserstraßen als einziger Verkehrsträger noch über ein erhebliches Ausbaupotenzial.

Text: Matthias Soyka

Dunkel, Vögele & Associates

Personalberatung für Transport und Logistik

Personalentwicklung - Outplacement - Coaching

www.dunkelvoegele.de

www.transportjobs.de



Fotos: Nordex

Für die Windkraftanlagen an Land spricht die leichtere Erreichbarkeit, was Wartungsarbeiten erheblich beschleunigt

Die Zukunft befindet sich an Land

Windanlagenhersteller Nordex überlässt das Offshore-Geschäft anderen Marktteilnehmern

Die Energiewende auf dem Meer könnte ins Stocken geraten – zumindest vorerst. In Deutschland sind mit Windreich und Bard gleich zwei große Offshore-Projektentwickler in die Insolvenz und mit ihnen diverse Zulieferer in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten. Gegen den Trend hat sich die Nordex SE entwickelt. Sie ist im April letzten Jahres aus dem kostenintensiven und riskanten Geschäft auf hoher See ausgestiegen und setzt nun wieder ganz auf den Ausbau von Windenergieanlagen an Land. Mit Erfolg: Der Zuwachs bei Aufträgen und Umsatz liegt bei rund 60 Prozent. Auch der Börsenkurs hat sich nach einem Tiefststand von 2,57 Euro vor einem Jahr auf nun rund 12 Euro etwa verfünffacht.

„Wir haben unsere Gewinnschwelle erheblich gesenkt, indem wir die Gruppe an die Marktentwicklung angepasst ha-



Jürgen Zeschky,
Vorstand-Chef Nordex

ben“, umschreibt es der Vorstandsvorsitzende Jürgen Zeschky. In China habe man seine Werke etwa geschlossen, in den USA werde die Produktion gerade eingestellt, weil der Markt vom Volumen und Preisniveau weniger attraktiv ist und die Auslastung in den Werken auf unter 50 Prozent gesunken war. Dafür hat Nordex seine zentrale Produktion in Rostock, wo Flügel und Generatoren nach eigenem Design gefertigt werden, konzentriert und so voll ausgelastet.

Letztlich, so ergänzt Konzernsprecher Ralf Peters, habe sich die Krise der Jahre 2008 bis 2009 erst zwei Jahre später bei den Windanlagenherstellern ausgewirkt, da sie so lange brauchten, um ihre prallen Auftragsbücher abzuarbeiten. Doch dann fehlten die Anschlussaufträge, die zweitstelligen Wachstumsraten der Vorjahre blieben aus. Die Mitarbeiterzahl sank auf gut 2.500. Damit war der Abbau deutlich geringer als etwa bei Wettbewerbern wie Vestas, wo rund 7.000 Beschäftigte

ihre Arbeit verloren. Der dänische Konzern beschäftigt noch rund 16.000 Angestellte.

Nicht mit den Großen der Branche messen

Mit den Großen der Branche wie etwa Siemens will sich Nordex indes nicht messen. Das Offshore-Geschäft sei kein Thema mehr, so Peters. Die Investitionen seien selbst für ein gut aufgestelltes mittelständisches Unternehmen, das gut 1,1 Milliarden Euro umsetzt,



Besonders in höheren Lagen ist die Ausbeute an Land nicht viel schlechter als auf See

schlicht zu hoch. Zudem sei die Branche gefordert, Anlagen für den Einsatz auf dem Meer anders zu designen. Das binde wichtige Ressourcen, die im Kerngeschäft dringend benötigt werden. Aufgrund der schlechten Erreichbarkeit müssten extrem teure Generatoren ohne Getriebe entwickelt werden. Einen Wiedereinstieg hält Peters für unwahrscheinlich, da Nordex diese spezielle Entwicklung nicht weiter verfolgt hat.

Konzentration auf die Kernkompetenz

Man wolle sich lieber auf seine Kernkompetenz konzentrieren, und die laufe wieder bestens. Statt 6-Megawatt-Anlagen auf dem Wasser baut Nordex Turbinen der 2- bis 3-MW-Klasse an Land. 500 Anlagen mit rund 1.300 Megawatt schließt das Unternehmen jährlich weltweit an, was

einer Leistung von einem Atomkraftwerk entspricht. Einer der größten Märkte ist Deutschland, wo jährlich windgetriebene 3.000 Megawatt angeschlossen werden. Über die Hälfte der Produktion von Nordex bleibt innerhalb des übrigen Europas oder wird nach Südafrika exportiert. Übersee und Fernost machen derzeit nur rund zehn Prozent aus.

„Auf den britischen Inseln und in Irland sind die Windverhältnisse so extrem gut, dass kein großer

Unterschied zu Offshore-Gebieten besteht“, so Peters weiter. Auch die Türkei sei ein interessanter Markt mit hoher Nachfrage. Noch ein Grund, warum Nordex vom Schritt aufs Wasser absieht, sind die deutlich geringeren Stromgestehungskosten, die sich an Land mit neuen Anlagen erzielen lassen: „Mit unseren neuen Anlagen können wir Strom schon fast zum Marktpreis herstellen“, so Zeschky.

Für den skandinavischen Markt hat das Unterneh-

men zudem ein Anti-Vereisungssystem entwickelt, durch das bei Frost negative Veränderungen an der Aerodynamik, wie man sie auch bei Flugzeugen kennt, verhindert werden. Die Anlagen laufen somit länger bei optimaler Leistung.

Stadtwerke statt Großversorger als Kunden

Kunden sind in der Regel nicht die großen Energieversorger, sondern eher Stadtwerke, mittelgroße Betreiber und Unternehmen, die sich mit kleineren, dezentralen Anlagen selbst mit Strom versorgen wollen. Auch Investoren wie die Allianz AG sind Auftraggeber, die Projekte mit stabilen Erträgen suchen. Dabei bietet Nordex je nach Kundenwunsch nur die Lieferung der Komponenten oder aber auch Komplettlösungen inklusive des Baus der Gründungen, Turmsegmente und Verkabelung auf dem Gelände an. Bevorzugte Gebiete bleiben windhöfische Regionen. Hier liegen die durchschnittlichen Erzeugungskosten pro Kilowattstunde bei rund sechs Cent, im windärmeren Binnenland dagegen bei rund elf Cent.

Text: Matthias Soyka



Die neue Nordex-Zentrale in Hamburg-Ochsenzoll

Cuxhaven vergrößert Angebot für Offshore-Kunden

Neue Schwerlastlogistikfläche in Kainähe entsteht bis zum Sommer

Ungeachtet der Rückschläge der vergangenen Monate in der Offshore-Windenergiebranche setzt die Stadt Cuxhaven weiter auf die Energiewende auf dem Meer. Derzeit werden durch das Hafenumschlagsunternehmen Cuxport Bauteile für den Windpark Amrumbank West verschifft. Vor Helgoland entstehen insgesamt 80 Windturbinen mit einer Gesamtleistung von 288 Megawatt. Der Windpark soll im Sommer 2015 fertig sein, mehr als 1 Milliarde Euro kosten und ca. 300.000 Haushalte versorgen.



Fotos: Cuxhaven

Die Windräder müssen dem Erweiterungsgebiet weichen



Die neue Logistikfläche in der Animation – oben rechts die Elbe

„Wir wollen neben E.on auch anderen Investoren und Logistikern die Möglichkeit geben, von der Offshore Basis Cuxhaven aus Windparks zu bauen“, sagt der stellvertretende Leiter der Wirtschaftsförderung Cuxhaven, Jürgen von Ahnen. Deshalb investiert die Cuxhavener Hafen Entwicklungsgesellschaft GmbH, ein städtisches Tochterunternehmen, ca. 3,1 Millionen Euro in den Bau einer Schwerlastlogistikfläche in unmittelbarer Nähe der Kaianlagen des Offshore Terminals II (Liegplatz 9).

5,4 Hektar, 20 Tonnen pro Quadratmeter Tragfähigkeit

Auf einer Größe von 5,4 Hektar können Schwerlastbauteile zwischengelagert, montiert und vorgestaut werden. Dazu wird die Tragfähigkeit des Unter-

grunds auf 20 Tonnen pro Quadratmeter aufbereitet. Die Fläche wird komplett asphaltiert und ab Sommer 2014 zur Verfügung stehen. Die neue Logistikfläche soll die bereits vorhandene sehr gute Hafeninfrastruktur (Offshore Terminal I und II, Cuxport-Mehrzweckterminal mit Schwerlastplattform und umfangreichen Industrie- und Gewerbeflächen) weiter ergänzen.

„Geplant ist, dass Firmen die Fläche befristet mieten und gegebenenfalls das ortsansässige Logistik-Know-How diverser Anbieter nutzen können“, so von Ahnen weiter. Allerdings könne die Fläche auch abseits der Offshore-Windenergie von Unternehmen beispielsweise aus dem Schwergutsektor für Projektladungen genutzt werden. Das Areal ist über hafeneninterne Erschlie-

ßungsstraßen ideal an die diversen Kaianlagen des Seehafens Cuxhaven angebunden.

Investoren warten auf gesetzliche Regelungen

Sechs neue Offshore-Großprojekte könnten nach Auffassung der Cuxhavener Wirtschaftsförderung momentan in der Nord- und Ostsee begonnen werden. Doch die Investoren zögern mit der Auftragsvergabe, da die Novelle des EEG-Gesetzes, in dem die Rahmenbedingungen und vor allem die Vergütungen des erzeugten Stroms festgelegt werden sollen, noch auf sich warten lässt. Im August hatten die fünf Wirtschaftsminister der norddeutschen Länder im Cuxhavener Appell von der Bundesregierung eine zügige Überarbeitung des EEGs ge-

fordert. Da es im Zuge der Regierungsbildung wohl noch fast ein Jahr dauern werde, bis das neue EEG beschlussreif sei, schlägt der stellvertretende Chef der Wirtschaftsförderung Cuxhaven von Ahnen ein Vorschaltgesetz vor, dass für eben jene sechs Projekte einen bestimmten Strompreis bis zum Jahr 2020 garantiert. Dieses Übergangsgesetz würde den in den Startlöchern sitzenden Investoren und Unternehmen die überfällige Planungssicherheit geben und kurzfristig große Investitionen für die stark gebeutelte Offshorebranche freisetzen. Andernfalls drohe ein weiterer Abbau von Arbeitsplätzen an der gesamten deutschen Nordseeküste und somit eine Schwächung der noch jungen Offshore-Windindustrie.

Text: Matthias Soyka



PORATH
customs agents

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
GDYNIA



Porath Customs Agents

Wir finden für alles eine Lösung, überzeugen Sie sich selbst!
We find solutions for everything, see for yourself!

Porath Customs Agents bietet Ihnen professionelles Zollmanagement – seit mehr als 25 Jahren. Von Hamburg aus hat sich das Unternehmen zu einer der größten unabhängigen Zollagenturen in Deutschland entwickelt. Porath Customs Agents beschäftigt heute in Deutschland und Polen mehr als 40 Mitarbeiter: am Hauptsitz im Hamburger Seezollhafen, am Frankfurter Flughafen, in Bremerhaven sowie in Gdynia.

Zudem verfügt Porath Customs Agents über starke Partner in Belgien, den Niederlanden, Österreich, Italien, Portugal, der Schweiz und China.

Unsere Leistungen:

- Zollabfertigung
- Fiskalvertretung
- Zusatz-Services
- Zolllager Verwaltung
- Consulting
- IT-Schnittstellen
- Online-Kundenportal



Porath Customs Agents has been offering professional customs management – for more than 25 years. From Hamburg, the company has developed into one of the largest independent customs agencies in Germany. Porath Customs Agents in Germany and Poland now employs more than 40 professionals at its headquarters in Hamburg Seezollhafen, at Frankfurt Airport, in Bremerhaven and in Gdynia.

In addition, Porath Customs Agents have excellent partners in Belgium, the Netherlands, Austria, Italy, Portugal, Switzerland and China.

Our services:

- Customs Clearance
- Fiscal Representation
- Additional Services
- Bonded Warehouse Administration
- Consulting
- IT Interfaces
- Online Customer Portal

Kontakt/Contact:

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

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

Vorsicht vor ausgeliehenen Stammkräften!

Neue Urteile machen sie zu Dauermitarbeitern

Wirbel um Zeitarbeitnehmer: Wer als Unternehmens-Chef dauerhaft auf Zeitarbeitskräfte zurückgreift, muss jetzt damit rechnen, dass sie gegen seinen Willen zu den eigenen Beschäftigten werden! Grund sind eine Reihe von neuen Entscheidungen der Landesarbeitsgerichte, die das Bundesarbeitsgericht im Kern mit einem Beschluss vom 10. Juli dieses Jahres bestätigte (AZ: 7 ABR 91/11).



Die Arbeitskräfte bei Hafener Unternehmen wie der HHLA werden in Spitzen durch Leiharbeiter verstärkt

Die Richter des Bundesarbeitsgerichts erklären in diesem Beschluss, dass von Zeit- oder auch Leiharbeit nicht mehr gesprochen kann, wenn Leiharbeiter ohne zeitliche Begrenzung statt einer Kraft aus der Stammebelegschaft eingesetzt werden sollen. Und das wird in den Betrieben häufig gemacht – denn die Firmen wollen flexibel bleiben.

Doch es wird mit der Entscheidung des Bundesarbeitsgerichtes immer wahrscheinlicher, dass Zeitarbeitnehmer oder ausgeliehene Kräfte zu eigenen Angestellten werden. Hintergrund ist eine relativ alte Gesetzesänderung vom 1. Dezember 2011: Darin bescherten Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat den Unternehmen ein neues Wort im so genannten Arbeitnehmerüber-

lassungsgesetz, das die Regeln für Zeitarbeitnehmer oder auch Leiharbeitnehmern bestimmt. Seit diesem Tag steht im Gesetz das Wort „vorübergehend“. Im ganzen Satz: „Die Überlassung von Arbeitnehmern an Entleiher erfolgt vorübergehend.“

Als erstes fühlte sich das Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg dazu berufen, das Wort „vorübergehend“ wirklich ernst zu nehmen und damit für einen Paukenschlag in der Arbeitswelt zu sorgen (AZ: 15 Sa 1635/12, Stadt Land Hafen berichtete). Der Fall: Bei einem Konzern mit mehreren Krankenhäusern wurden Pflegerinnen und Pfleger in einem zusätzlichen Unternehmen angestellt, um sie an die Krankenhäuser zu verleihen. Das war günstiger für den Betreiber der Krankenhäuser,

weil er den Pflegekräften so weniger Gehalt zahlen musste. Außerdem konnte er so auf die unterschiedlichen Personalanforderungen der einzelnen Krankenhäuser besser reagieren.

Arbeitsgerichte vollziehen Kehrtwende

Das Berliner Gericht entschied, die Pflegerinnen und Pfleger seien in Wirklichkeit nicht bei dem Entleih-Unternehmen beschäftigt, sondern bei dem Krankenhaus, bei dem sie eingesetzt sind! Ihr Einsatz, so die Richter, erfolge auf dauerhaft eingerichteten Arbeitsplätzen, für die keine Stammarbeitnehmer vorhanden gewesen seien. Und das sei nicht „vorübergehend“. Die Richter feuerten noch eine weitere Breitseite ab: Sie meinten, es stelle einen „institution-

nellen Rechtsmissbrauch“ dar, wenn das Verleih-Unternehmen im Krankenhauskonzern eigentlich gar nicht am Markt tätig sei und nur dazu geschaffen sei, um Lohnkosten zu senken und den Kündigungsschutz der Pflegerinnen und Pfleger zu erschweren. Das überraschte viele Beobachter: Denn eine andere Kammer desselben Gerichtes hatte es ein paar Monate vorher abgelehnt, selbst bei einer dauerhaften Arbeitnehmerüberlassung ein Arbeitsverhältnis mit dem Unternehmen, das die Kräfte einsetzt, anzuordnen (AZ: 7 Sa 1182/12).

Jetzt wird klar, dass die Entscheidung der Berliner zum Krankenhaus-Konzern kein Ausreißer war, sondern große Befürworter auch an anderen Gerichten finden wird. Gerade urteilten drei Richter des Lan-

desarbeitsgerichts Baden-Württemberg in Stuttgart: Ein Leiharbeiter wird zum Angestellten des entleihenden Unternehmens, wenn die Überlassung dauerhaft erfolgt (Urteil vom 31.07.2013, AZ: 4 Sa 18/13).

Gesetzestexte sind nicht nur Programmsätze

In diesem Fall gab es ein kommunales Unternehmen mit angestellten Busfahrern. Diese Fahrer verlieh es an die kommunalen Verkehrsbetriebe. Bei einem Streik der fest angestellten Busfahrer der Verkehrsbetriebe wurden die Leih-Fahrer angewiesen, trotzdem zu fahren. Einer der Fahrer weigerte sich – und erhielt prompt eine „Ermahnung!“ wegen Arbeitsverweigerung. Er klagte mit Erfolg

auf deren Entfernung aus der Personalakte. Die Richter urteilten nämlich, dass die „Verwarnung“ gar nicht vom richtigen Arbeitgeber ausgesprochen wurde. Der Fahrer sei bereits ein Angestellter der streikenden Verkehrsbetriebe gewesen, darum liefe die arbeitsrechtliche „Ermahnung“ ins Leere.

Die Stuttgarter Richter schrieben, der Satz mit dem Wort „vorübergehend“ sei nicht nur um ein „Programmsatz“. Die Juristen: „Vielmehr wird mit dieser gesetzlichen Einfügung nunmehr eine nicht nur vorübergehende Arbeitnehmerüberlassung untersagt. Dies dient zum einen dem Schutz der Leiharbeiter. Zum anderen soll damit die dauerhafte Aufspaltung der Belegschaft des Entleiherbetriebs in eine



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Markus Waitschies,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stammebelegschaft und eine entlehene Belegschaft verhindert werden.“ Dies gilt jedenfalls dann, wenn durch die Leihkräfte ein Dauerbeschäftigungsbedarf abgedeckt wird.

Das Bundesarbeitsgericht hatte bereits ein paar Tage vorher entschieden, dass auf Dauer entlehene Arbeitnehmer keine Leiharbeiter sein können – und in diesem Fall ein Verstoß gegen das

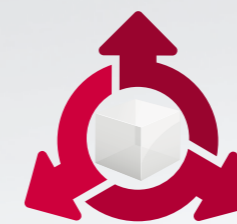
Gesetz anzunehmen sei. Es ist wahrscheinlich, dass die Bundesrichter in Zukunft genau wie die Berliner und Stuttgarter urteilen und die falschen Leiharbeiter den ausleihenden Unternehmen zuschlagen.

Text: Markus Waitschies,
Thomas Schneider
Rechts- und Fachanwälte für
Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de

Der Treffpunkt am Tor zur Welt

2. Fachmesse für internationales
Transport- und Logistik-Management



transfairlog

4. – 6. November 2014

Messe Hamburg, Deutschland

Veranstalter:
EUROEXPO
Messe- und Kongress-GmbH
Tel. +49 (0)89 32391-241
www.transfairlog.com



Jetzt unter
www.transfairlog.com
Infos anfordern!

Süßes oder Saures

Im „Fassbender“ in Köln gibt es nicht nur Kaffee und Kuchen

Wer sich einmal nach Köln begibt, sollte natürlich zunächst einmal den Dom besichtigen, jenen gigantischen gotischen Bau, in dem am Altar die Gebeine der Heiligen drei Könige in goldenen Sakrophagen aufgebahrt sind. Über 660 Jahre bis 1883 dauerte der Vollendung der drittgrößten Kathedrale der Welt. Nur 250 Meter vom Rhein entfernt (Köln war ja auch einmal Hansestadt), ist sie heute im Westen umgeben vom Hauptbahnhof und einer unterirdischen verlaufenden Hauptstraße, im Süden vom Museum Ludwig und vom Römisch-Germanischen Museum. Wer nach angemessener Zeit genug von soviel Kultur hat und nach einer Stärkung lächzt, sollte sich einen Kilometer nach Westen auf den Weg machen, wo er an einem kleinen Platz vor dem „Fassbender“ steht.



Club Sandwich mit Gemüsechips

Hierbei handelt es sich ursprünglich um eine 1910 in Siegburg gegründete Konditorei, die im Laufe ihres Bestehens schon etliche Preise eingeholt hat. 1981 eröffnete eine erste Zweigstelle eben an jener Stelle, an der wir uns befinden (heute gibt es noch weitere Niederlassungen in Bonn, Bad Honnef und Köln-Obermarspforten und eine weitere Verkaufsstelle in Siegburg).

wurden die Gasträume renoviert, zuletzt 2011. Nun finden die Gäste hinter der üppigen Auslage im Eingangsbereich, an dem es auch einen Straßenverkauf gibt, reichlich Platz auf in braunem Leder bezogenen Stühlen und Bänken.

Die Karte mit den Nicht-Süßwaren ist nicht überbordend groß und angesichts des großen Namens erfreulich in der Preisgestaltung. Kein Gericht kostet über

zehn Euro. So finden wir kleine Leckereien wie Kürbiscrèmesuppe mit Croustons und Kernöl (4,75 Euro), Rinderroulade „rheinische Art“ mit Apfelrotkohl und Kartoffelpüree (9,65 Euro) oder Steckerlinggemüse mit hausgemachten Frikadellen und Bechamelkartoffeln (9,45 Euro).

Wir entscheiden uns für einen der üppigen Salate und das Club Sandwich mit Speckstreifen. Das entpuppt sich als besonderer Gag, nicht nur wegen seiner extravaganten Aufmachung, sondern auch wegen seiner Beilage. Um die aufgetürmten Toastecken und krossen Speckstreifen wurden frisch frittierte Chips drapiert, die in rot-grün-braunen Farben leuchten. Hierbei handelt es sich um dünne Gemüsescheiben wie Zucchini, rote Beete und auch Kartoffeln, die sich geschmacklich von herkömmlichen Chips durch eine leichte Süße un-

terscheiden. Diese Gemüsechips sind auch ein Renner im Außerhausverkauf.

Nicht nur optisch sondern auch geschmacklich sind wir mehr als zufrieden. Die Portionen sind nicht überbordend, aber ausreichend. Wer noch Riesen-Appetit hat, sollte zu einem der Nachtische greifen, die mehr als verlockend unter den großen Scheiben der Auslagenvitrinen dargeboten werden. Wer nicht unbedingt ein Fünf-Gänge-Menü zum Mittag erwartet, sondern feines Essen zu fairen Preisen, der ist hier bestens aufgehoben.

Text: Martin Soyka

Fassbender

Mittelstraße 12-14

50672 Köln

Tel. 0221-9259990

Fax 0221-92599912

Öffnungszeiten:

Mo-Fr: 9 - 19 Uhr, Sa. 8 - 19

Uhr, So. 10 - 18 Uhr

Herzhafte Spezialitäten zu kleinen Preisen

Die Kölner Mittelstraße verbindet den Neumarkt mit dem Rudolfplatz. Und hier erweiterte das renommierte Café sein Geschäftsfeld, indem es an diesem Standort die Produktion für herzhafte Spezialitäten und Delikatessen aufnahm. Zweimal



Salat mit Ziegenkäse



Das „Fassbender“ liegt an einem kleinen Platz im Zentrum

Jetzt wird's richtig hart

„Man of Steel“ ist die actiongeladene Neuverfilmung des Superman-Stoffes

Ist es ein Vogel? Ein Flugzeug? Nein, es ist Henry Cavill, der sich den runderneuerten Superman-Dress übergeworfen hat und gegen den bösen General Zod in den Krieg zieht. Nach dem eher enttäuschenden „Superman Returns“ von 2006 übergab man die Herkules-Aufgabe, Kryptons letztem Sohn ein Reboot zu verpassen, an den nicht unumstrittenen Zack Snyder. Der hatte mit seinem Remake des legendären „Dawn of the Dead“ und „300“ auf sich aufmerksam gemacht und mit „Watchmen“ gezeigt, dass er auch mit schwierigem Comic-Stoff umgehen kann. Und als die eigentlich mit dem „Dark Knight“-Franchise befassten Autoren David S. Goyer und Christopher Nolan mit ins Boot kamen, um Superman eine Frischzellenkur zu verpassen, erwarteten viele ein ähnliches Produkt wie die jüngsten Batman-Filme. Das ist „Man of Steel“ dann aber doch nicht. Trotzdem lohnt sich durchaus ein Blick.



Wenn die Armee nicht hilft, gibt's ja noch Superman



Ab 12. November im Handel

Krypton wird untergehen. Jor-El (Russell Crowe) weiß das, alle wissen es. Der fanatische General Zod (herrlich fies: Michael Shannon) will verhindern, dass Jor-El den Codex, eine Sammlung des Genoms aller Kryptonier, an sich nimmt, denn natürliche Vermehrung, wie Jor-El und seine Frau es praktiziert haben, gibt es auf dem hochentwickelten Planeten nicht. Hier werden die Bewohner gezüchtet und ihrer jeweiligen Kaste zugeführt. Zod tötet zwar Jor-El, kann aber nicht verhindern, dass dieser seinen jüngst geborenen Sohn Kal nebst Codex per Rakete auf die Erde schickt. Dort wird der Junge von

Jonathan und Martha Kent (Kevin Costner und Diane Lane) entdeckt und als ihr Sohn Clark aufgezogen. Der mittlerweile erwachsene Clark ist noch auf der Suche nach seinem Platz im Leben, als Zod mit seinen Mannen auf der Erde eintrifft und die Übergabe des Sohnes seines Feindes fordert. Andernfalls droht der Untergang der Welt. Zusammen mit Reporterin Lois Lane (Amy Adams) nimmt Clark als Superman den Kampf auf...

Hier ist nichts subtil oder gar humorvoll

„Man of Steel“ ist ein einziges Spektakel. Subtil oder humorvoll ist der Film nicht. Nein, von Anfang an tobt hier der Krieg. Die 1938 erfundene Figur ist bereits viele Male Gegenstand von Verfilmungen (bereits ein Klassiker: „Superman – Der Film“ von 1978) und Fernsehserien (besonders sehenswert: „Smallville“, 2001 - 2011) gewesen, so dass man sich zu Recht fragt, was der Figur noch hin-



Handgreiflich wird es nicht nur hier

Text: Martin Soyka

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen:

Der Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG, Joachim Berends (45), wird zum 1. Januar 2014 Vorsitzender des Verwaltungsrats für den Bereich Schienengüterverkehr im VDV und tritt damit die Nachfolge von Ulrich Koch an. In dieser Funktion bekleidet Berends auch das Amt des VDV-Vizepräsidenten der rund 140 organisierten Schienengüterverkehrsunternehmen. Der insgesamt 600 Mitglieder zählende Verband teilt sich in fünf Sparten auf. Jeder Spartenvorsitzende wird automatisch auch Verbands-Vizepräsident.

Röhlig Logistics:

Olaf Schaefer ist neuer Leiter der Düsseldorfer Niederlassung des inhabergeführten Logistikunternehmens Röhlig. Der gelernte Speditionskaufmann blickt auf eine langjährige Karriere in der inter-

nationalen Logistik zurück: Zuvor war Schaefer in verschiedenen Führungspositionen in Asien und Afrika tätig, unter anderem als Landesleiter Bangladesch und als Client Services & Business Development Manager in Südafrika. Dementsprechend verfügt der 43-Jährige über umfangreiche Erfahrung sowohl in der Leitung operativer Einheiten als auch in Kundenbetreuung und Verkauf.

E.R. Offshore GmbH & Cie. KG:



Kai Naumann (45) ist seit dem 1. Oktober Geschäftsführer der Hamburger Spezialreederei E.R. Offshore. Er ist hierbei für die Bereiche Finanzen und Technik verantwortlich und führt die Mitarbeiter an Land und auf See. Gemeinsam mit seinem Co-Geschäftsführer Ian Perrott soll Kai Naumann die Entwicklung der Offshore-Reederei mit heute 13 Offshore-Schiffen weiter vorantreiben.

Naumanns Vorgänger Uwe Groos war zuvor überraschend verstorben.

Hapag Lloyd:

Rolf Habben-Jansen wird Nachfolger des Mitte nächsten Jahres ausscheidenden Vorstandsvorsitzenden Michael Behrendt. Habben-Jansen (47) ist mit Wirkung zum 1. April 2014 in den Vorstand des Unternehmens berufen worden und wird zum 1. Juli 2014 den Vorsitz des Vorstandes übernehmen. Nach Stationen bei der Royal Nedlloyd Group und bei DHL wurde er 2009 CEO der Damco NV Speditionsgruppe in Den Haag. Ebenfalls zum 30. Juni 2014 wird Ulrich Kranich (63) planmäßig nach 38 Jahren aus dem Unternehmen ausscheiden. Kranich ist seit Juli 2006 im Vorstand und dort seit 2008 als COO für die operative Leitung des weltweiten Schiffahrtsgeschäftes zuständig. Zum Nachfolger wurde Anthony J. Firmin (59) bestellt, der Hapag-Lloyd seit 18 Jahren angehört.

OPDR eröffnet Büros in Cartagena und Bilbao



Hamburg – Das Short Sea Shipping-Unternehmen Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei (OPDR) hat auf der Iberischen Halbinsel zwei neue eigene Büros in Cartagena und Bilbao eröffnet. Erst kürzlich wurde zusammen mit Team Lines ein neuer Dienst in die baskische Hauptstadt eröffnet. Vier OPDR-Schiffe mit einer Kapazität von je 700 TEU werden auf dem wöchentlichen Dienst, der Bilbao mit Felixstowe und Rotterdam innerhalb von zwei bis drei Tagen verbindet, eingesetzt.

Neue Containerlinie Hamburg-Wustermark

Wustermark – Die HavelPort Berlin GmbH (HPB) hat einen wöchentlichen Liniendienst zwischen Hamburg und Berlin aufgenommen.

Die „Pankgraf“ kann insgesamt 70 Standard-Container transportieren und läuft nahe der Hauptstadt den Hafen Wustermark an. Dort sind nach der Wiederaufnahme des Betriebs bereits knapp Dreiviertel der Flächen an Kunden vermietet. Eine Erweiterung ist bereits in Planung. Unter anderem soll der Hafen einen direkten Gleisanschluss erhalten. Im Mai dieses Jahres hat die HavelPort Berlin GmbH, bestehend aus der ElbePort Wittenberge GmbH, in der unter anderem die Hamburger Buss-Gruppe, Carl Robert Eckelmann und Eggers Umwelttechnik Gesellschafter sind, und die Berlin-Brandenburger Colossus Logistics, die Ausschreibung um den Binnenhafen im Güterverkehrszentrum (GVZ) Berlin West Wustermark für sich entschieden.

Logistik-Preis für Mehrkammerfahrzeuge

Berlin – Der Deutsche Logistik-Preis 2013 geht an die Lekkerland Deutschland GmbH. Sie hatte ein neues Mehrkammersystem für Lastwagen zur gleichzeitigen Belieferung mit ungekühlten, frischen und tiefgekühlten Waren entwickelt und dabei für ihre 61.400 Kunden 28 Millionen Euro investiert.

450 Gäste beim TCO-Oktoberfest



Hamburg – Da soll noch einmal einer sagen, die Norddeutschen seien steif. Zum dritten Oktoberfest bei TCO Transcargo kamen 450 Gäste aus der norddeutschen Hafen- und Logistikwirtschaft, um bei Blasmusik, Wies'n-Bier und Schweinshaxe einmal richtig die Sau rauszulassen. TCO-Chef Ingo Zemelka stach das erste Fass persönlich an. Danach gab es kein Halten mehr. Um allen Beteiligten genug Zeit zum Erholen zu geben, findet das Fest nur alle zwei Jahre statt.



www.phh24.de

info@phh24.de



www.phh-directsearch.de

PHH Personaldienstleistung GmbH

Die Hamburger Arbeitswelt ist unser Metier!

Nach über 15 Jahren intensiver Personalarbeit greifen heute über 300 Kundenunternehmen aus den unterschiedlichsten Branchen auf unsere Dienstleistungen zurück.



PHH Personaldienstleistung GmbH
Andrea Pohl Janette Kühl
Mönckebergstraße 22
20095 Hamburg
Tel.: 040 39 9937 - 14

- Zeitarbeit
- Personalvermittlung
- Direct Search
- Newplacement

Wir finden für Ihr Unternehmen sowohl das Hilfspersonal als auch die Fachkraft für gehobene Positionen. Auch wer seinen Betrieb umstrukturiert, hat bei uns für jeden Auftrag den Spezialisten als persönlichen Ansprechpartner. Enge Absprachen und das Alles-aus-einer-Hand-Prinzip sind notwendig für ein zuverlässiges und punktgenaues Ergebnis.



IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehe 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Martin Soyka
Markus Waitschies
Thomas Schneider
Jennyfer Dutschke

Medienberatung:

Telefon +49.40.360 984 78
E-Mail info@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:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

Larissa Dultz

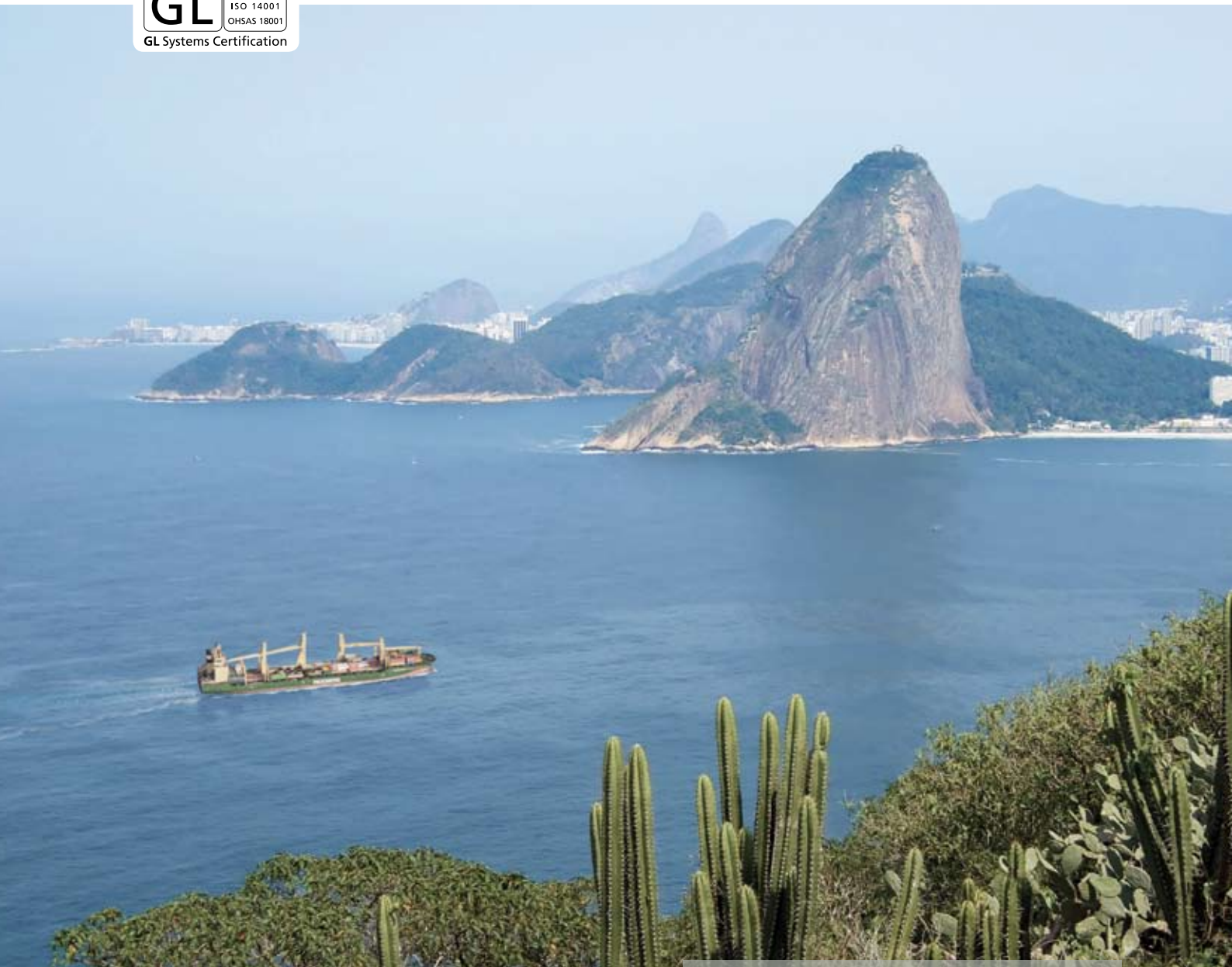
Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2013

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:

3. Dezember 2013





Westbound Round-The-World Service

Bem-vindo a bordo, América do Sul!

Welcome on board, South America! Our new Westbound Round-The-World Service connects areas of economic growth in Asia, South America and North America. Taking it seriously we have just introduced the third vessel into this service, with more vessels to come. Watch out for our vessels and departures, not only in South America! More information and schedules on www.rickmers-linie.com



RICKMERS-LINIE

The best way to move your cargo