

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Reeder in der Henne-Ei-Falle

Experten streiten über Umsetzung der ECA-Richtlinie



Foto: Shell

Die „Greenstream“ ist ein Tankschiff der Shell AG, das auf dem Rhein mit LNG angetrieben wird

Am 1. Januar 2015 wird es ernst für die rund 5.000 Seeschiffe, die regelmäßig Nord- und Ostsee befahren: Ab diesem Termin gelten die neuen, strengeren Schwefelgrenzwerte, die von einem auf 0,1 Prozent gesenkt werden. Doch wie soll dies umgesetzt werden? Bei dem Shell Energie-Dialog, den der Mineralölkonzern zusammen mit dem Verband Deutscher Reeder (VDR) ausrichtete, wurde klar: Eine Patentlösung gibt es nicht, und niemand will den ersten Schritt machen.

„Es ist das alte Henne-Ei-Problem“, sagte Hermann Klein, CEO der Reederei E.R. Schifffahrt. Die Reeder würden ihre Schiffe nicht mit Abgasreinigungsanlagen nachrüsten, solange es keine verlässlichen Standards und berechenbare Größen gebe, wann ein Nutzeneffekt den Kosten gegenüber stehe. Umgekehrt würden die Hersteller sich in der Entwicklung zu-

rückhalten, solange keine Aufträge da sind. Gleiches gilt für die Raffinerien, erklärten Shell-Vertreter. Die Bereitschaft, größere Mengen saubereren Treibstoff oder LNG bereit zu stellen, sei nicht vorhanden, solange die Nachfrage nicht da sei. Die Nachfrage wiederum wachse nicht, solange kein erkennbares Angebot da sei. Ein Teufelskreis. Martin Kröger vom VDR

fragte entrüstet, wie man in Brüssel Gesetze beschließen könne, wenn es zur Umsetzung keine Technik gebe. Torsten Klimke von der EU-Kommission, Generaldirektion Mobility and Transport, entgegnete, dass die EU nur die Standards und die Zertifizierung festlege, nicht die Art und Weise, wie die seit langem bekannten Änderungen umgesetzt werden. **Seite 8**

Trendumkehr

Im Gegensatz zu den übrigen Nordrange-Häfen legt der Hamburger Hafen in allen Segmenten deutlich zu. **S. 4**

Sackgasse

Viele Reeder stehen mit dem Rücken zur Wand. Wirtschaftsprüfer Wolfgang Kemsat erwartet zahlreiche Pleiten. **S. 10**

Aufwind

Ökologie ist auch ein Thema im Flugzeugbau, wie Dr. Georg Mecke, Leiter des Hamburger Airbus-Werkes, bestätigt. **S. 16**



Liebe Leserinnen und Leser,

bei den Koalitionsverhandlungen in Berlin wurde so manche Befürchtung noch übertroffen. Geradezu entsetzt ist man im Norden über die „Entschleunigung“ der Umsetzung der Energiewende. Getrieben wurde die Kappung des Ausbauziels bis 2020 um ein Drittel von der kruden Vorstellung, die Strompreise niedrig halten zu müssen.

Da fragt man sich, ob unsere Volkvertreter nichts aus der Marktwirtschaft der letzten 60 Jahre gelernt haben. Man kann nicht die modernste Technik der Welt fordern und gleichzeitig dem irrigen Glauben verfallen, dass dies nichts koste. Für das Fahren einer Mercedes-S-Klasse kann man auch keinen Trabbi-Etat veranschlagen.

In Berlin scheinen das einige Strategen anders zu sehen. Deutschland ist führend in der Windenergietechnik: Noch. Sie ist einer unserer Exportschlager der Zukunft: Noch. Wenn wir sie nicht einmal im eigenen Land ausreichend fördern, werden große Betriebe abwandern oder schließen. Wir sollten nicht unsere Innovationsführerschaft aufgrund kleinbürgerlicher Kassenwartmentalität so leichtfertig herschenken.

Ihnen ein frohes Weihnachtsfest.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
25 Jahre AHV	3
Quartalszahlen Hamburg	4
ZDS-Bilanz	6
Shell Energie-Dialog	8



Wirtschaft	Seite
Schiffsfinanzierung	10
Cotterell baut neue Halle	12
Generation Y	14
Airbus fliegt auf Ökologie	16



Recht & Geld	Seite
Schönheit als Kriterium	18



Essen	Seite
Port Restaurant	20



DVD	Seite
Die Unfassbaren	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum	23
------------------	----



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

AHV feiert 25. Geburtstag

Erfolgsmodell Logistik-Bachelor wird nun auch von Bayern kopiert

„Was haben Jan Fedder und Uwe Seeler gemeinsam? Sie sind beide gelernte Speditionskaufleute und haben diesen Beruf nie ausgeübt. Wohl weil sie nicht bei der AHV waren.“ So witzelte der Vorsitzende des Vereins Hamburger Spediteure (VHSp) Jan-Peter Schryver auf der 25-Jahr-Feier der Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV), die der VHSp zusammen mit der Stiftung Grone Schule ins Leben gerufen hatte. Seit den Anfängen mit wenigen 100 Teilnehmern pro Jahr und einem Minibudget von 20.000 Euro ist aus dem AHV mittlerweile eine gemeinnützige Bildungseinrichtung mit jährlich mehr als 1.500 Teilnehmern und einem Umsatz von knapp 1 Million Euro geworden, wie der Geschäftsführer des VHSp, Kurt-Jürgen Schimmelpfeng, nicht ohne Stolz vorrechnete.

Der Ehrenvorsitzende des VHSp und Mitbegründer der AHV, Peter Dezelske, erinnerte an die Anfänge und die Motivation, in Eigeninitiative eine zusätzliche Fortbildungsmöglichkeit zu schaffen. Es habe in den Betrieben am Mittelbau gefehlt, der erst aufgebaut werden musste. So hätten die Grone Stiftung ihre über 100-jährige Erfahrung in der Erwachsenenfortbildung und der VHSp sein Fachwissen im Speditionsgeschäft bei der Gründung mit in die AHV eingebracht.

Fortbildung abends und an Wochenenden

Bereits im Beruf befindliche Mitarbeiter hätten schon damals es auf sich genommen, zweimal in der Woche nach der Arbeit und anschließend an Wochenenden zu den 18-monatigen Kursen zu erscheinen und sich zum Verkehrsfachwirt weiter zu qualifizieren. „Die Arbeitgeber waren von soviel Einsatz begeistert“, sagte Dezelske. „Der Grundgedanke war, gutes Personal zu kompetenten Entscheidungsträgern mit direkter Anbindung an den Arbeitsplatz weiter-



Peter Dezelske, Kurt Schimmelpfeng und Achim Albrecht (v.l.)

zubilden. Die Ergebnisse des Arbeitsalltages sollten ohne der Basis fernzubleiben mit dem Erlernten verbessert werden.“ Allein im Bereich Verkehrsfachwirt wurden so bislang über 1.200 Absolventen geschult.

Mittlerweile umfasst das Bildungsprogramm neben dem Handel auch die Bereiche Industrie und Technik. Zudem kann der Abschluss als Logistikmeister oder Zolldeklarant gemacht werden. Überdies gibt es etliche Zertifikatslehrgänge. Jüngste Errungenschaft ist seit 2008 der triqualifizierende Abschluss als Hamburger Logistik-Bachelor (Betriebsausbildung, Berufsausbildung, Studium an

der Hamburger Fern-Hochschule). Mittlerweile wird dieser Studiengang in Anlehnung an die AHV auch in Bayern angeboten.

Bessere Verkehrsinfrastruktur angemahnt

Dietrich Wersich, Fraktionsvorsitzender der CDU in der Hamburger Bürgerschaft, mahnte als Festredner eine bessere Verkehrsinfrastruktur an. Sie sei das Haupttargernis in Hamburg. Als ausgebildeter Arzt könne er bestätigen, dass es den Organen nicht gut gehen könne, wenn die Hauptschlagader nicht funktioniere. Er forderte in diesem Bereich einen politischen Konsens über Parteigrenzen

und Legislaturperioden hinaus. Der Bund müsse allein in den nächsten vier Jahren 25 Milliarden Euro in den Ausbau der Straßen stecken, zumal fast die Hälfte aller großen europäischen Verkehrsachsen durch Deutschland liefe. Von den Umweltverbänden forderte er ein Umdenken. Es sei unverantwortlich, wie gesellschaftliche Gruppen mit der Zukunft der Stadt spielten, sagte er in Hinblick auf die Klagen gegen die Fahrrinnenanpassung der Elbe.

Als weiteres großes Zukunftsproblem sah Wersich den Fachkräftemangel. Jedes Jahr gingen 30.000 Lkw-Fahrer in den Ruhestand. Diesen Aderlass auszugleichen erfordere höchste Anstrengungen.

Text: Matthias Soyka

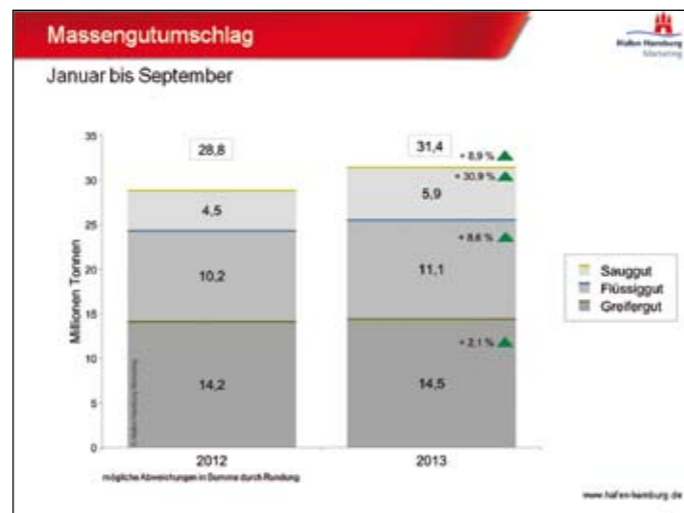
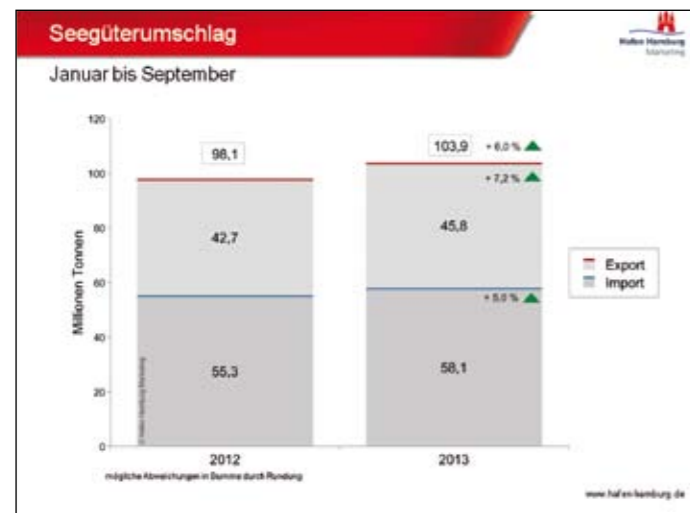


Dietrich Wersich, CDU-Oppositionsführer

Hamburger Hafen wächst gegen den Trend

Marktanteil in der Nordrange wächst um 1,1 Prozent

Der Hamburger Hafen ist immer wieder für Überraschungen gut. Da steht in diesem Jahr mit dem Nord-Ostsee-Kanal aufgrund maroder Technik, Streiks und einer Havarie gleich dreimal eine der beiden Lebensadern der Hansestadt still, und dennoch legten die Umschlagzahlen in den letzten Monaten erheblich zu. Neben dem Massengüterumschlag sind ausgerechnet die sprunghaft gestiegenen Feederverkehre hierfür verantwortlich, die eigentlich doch die Hauptleidtragenden des NOK-Desasters waren. Die Zahl der Ostsee-Container stieg um zehn Prozent auf 2,9 Millionen TEU hat damit einen Anteil von 42 Prozent vom gesamten Hamburger Containerumschlag (7 Millionen TEU) erreicht.



Auch wenn die Zahlen vom Vorkrisenjahr 2008 mit fast 10 Millionen TEU in diesem Jahr sicher noch nicht erreicht werden – 9,3 Millionen TEU scheinen möglich, was einen Anstieg von vier Prozent bedeuten würde – bescherte das dritte Quartal der Hansestadt neue Rekorde beim Export: Noch nie wurden in den ersten neun Monaten eines Jahres über 3 Millionen volle TEUs exportiert. Und noch nie wurden speziell in einem September so viele Container ausgeführt wie in diesem Jahr.

Über zwei Drittel des Umschlags durch Container

Mit einem Anteil von gut zwei Dritteln bleibt der

Containerumschlag damit der dominierende Faktor im Hamburger Hafen. Allerdings entwickelt sich das universale Element des Hafens immer besser, da die Massengüter mit einem Anteil von gut 30 Prozent des Gesamtumschlags langsam zulegen. Sie stiegen überproportional um 8,9 Prozent auf 31,4 Millionen Tonnen. Der gesamte Seegüterumschlag erhöhte sich um sechs Prozent auf 103,9 Millionen Tonnen. Am Ende des Jahres wären damit rund 139 Millionen Tonnen möglich, so der Vorstand des Hafens Hamburg Marketings, Axel Mattern.

Der Aufschwung im Massengut wurde von einem deutlichen Plus

bei Mineralölimporten (+8,6 Prozent) und vor allem durch Sauggut wie Getreide, dessen Export nach Großbritannien, in den Persischen Golf und nach Afrika angesichts guter Ernten um 30,9 Prozent in die Höhe schoss, getragen.

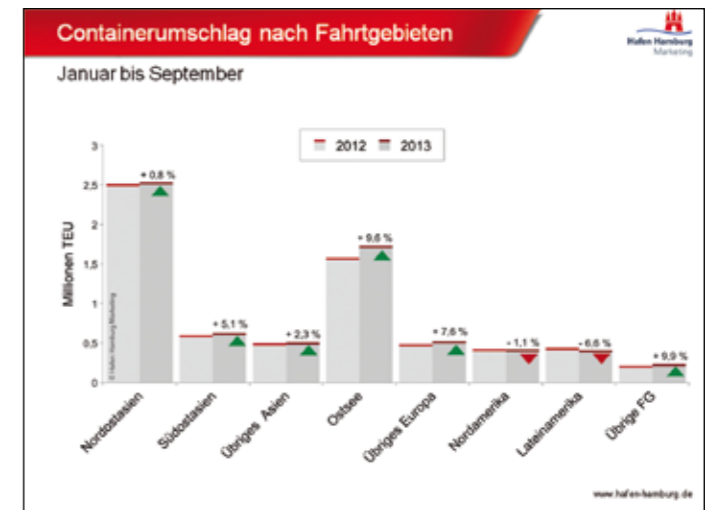
Konkurrenz verliert durchweg Ladung

Die positiven Zahlen Hamburgs sind umso erstaunlicher, als dass die übrigen Häfen der Nordrange im Containerumschlag bestenfalls stagnieren: Rotterdam verlor ein Prozent, Antwerpen 1,7 Prozent, Zeebrügge 0,6 Prozent, Bremerhaven büßte sogar 6,5 Prozent ein. Lediglich

das sehr weit westlich gelegenen Le Havre verbuchte ein Plus von sechs Prozent, allerdings auf niedrigem Niveau.

Bester September aller Zeiten

Besonders das letzte Quartal war für den Hamburger Hafen überaus erfolgreich. Gegenüber dem Vorjahr betrug das Plus in Summe sogar 11,1 Prozent. Ob sich dieser Trend allerdings fortsetzt, wollte Mattern nicht prophezeien. Das hänge von zu vielen Faktoren ab: Neben der Entwicklung der Weltwirtschaft seinen dies neue Kapazitäten der Konkurrenz, die beispielsweise in Rotterdam



im übernächsten Jahr mit Maasvlakte 2 ans Netz gingen, sich verändernde Linienstrukturen, wie die angekündigte Kooperation der drei größten Reedereien Maersk, CMA CGM und MSC zu dem Mega-Dienst P3, der Bremerhaven und Danzig anlaufen dürfte, sowie die offene Entscheidung zur Fahrrienenanpassung,

Auch der so oft gescholtene Nord-Ostsee-Kanal bleibe eine Achillesferse. Die norddeutsche Hafenvirtschaft forderte unterdessen einen nachhaltigen Ausbau und die Betriebssicherheit des NOKs ein. Der Vorsitzende der Initiative Kiel-Canal und Geschäftsführende Gesellschafter von Sartori &

Berger, Jens Broder Knudsen, rechnete vor, dass Hamburg in Gefahr gerate, seinen Standortvorteil zu verlieren, wenn Reeder vor allem vor Brunsbüttel immer wieder Wartezeiten von elf Stunden und mehr hinnehmen müssten.

Kostenvorteile durch NOK bei Wartezeiten in Gefahr

Der NOK verkürze den Seeweg, wenn man nicht um Skagen herum fahre, um durchschnittlich 463 Kilometer, was etwa einer Tagesreise entspricht. Auf der Strecke nach St. Petersburg bedeute das laut Knudsen für einen Reeder von Hamburg aus einen Kostenvorteil von 29.060 Euro pro Tour im

Vergleich zur Strecke von Rotterdam um Skagen herum. Der Vorteil schmelze allerdings durch Wartezeiten am NOK von elf bis zwölf Stunden auf 17.260 Euro zusammen und sei kaum mehr wesentlich größer als bei der Tour von Hamburg um Skagen herum, wo die Hansestadt

als Startort gegenüber Rotterdam noch immer 13.000 Euro günstiger sei, allerdings nur um sechs Stunden schneller. „Das Hauptproblem für Reeder ist die Verlässlichkeit“, betonte Knudsen. „Der Vorteil schrumpft, das Risiko wächst.“

Text: Matthias Soyka



since 1962
Internationale Spedition & Lagerei

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



Transport
Transport



Lagerhaltung
Storage



Kommissionierung
Consignment



Disposition
Disposition



Zollabfertigung
Clearance



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

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

ZDS kritisiert Untätigkeit des Bundes

Häfen entsetzt über die Kappung der Windkrafthilfen

Same procedure as last year: Ein wenig „Dinner for one“ spielte sich auf der Pressekonferenz des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) ab: Der Präsident und HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters berichtete von einem minimal schlechteren Gesamtergebnis aller deutschen Häfen (dieses Jahr werden sie mit 296 Millionen Tonnen ein Umschlagsminus von einem Prozent einfahren) und mahnte abermals die fehlenden Investitionen des Bundes in die Infrastruktur an. Seit Jahren beklagten sich die Mitgliedshäfen bitterlich über die mangelhaften Hinterlandanbindungen, seitens des Bundes sei Besserung gelobt worden – doch passiert ist nichts.



Foto: HHLA

Hamburgs Hafen wartet händerringend auf die Fahrrinnenanpassung

Im Gegenteil: In der Koalitionsrunde von CDU und SPD wurde die Kappung der Energiewende beschlossen. Man will bis 2020 nur 6.500 statt 10.000 Megawatt aus erneuerbaren Energien ans Netz gehen lassen. ZDS-Vorstandsmitglied und BLG-Vorstands Andreas Wellbrock formulierte es höflich: „Der Bund ist nun auf eine realistischere Planung eingeschwenkt. 10.000 Megawatt wären in der Zeit nicht mehr realisierbar gewesen.“ Den einzigen Kritikpunkt, den er öffentlich äußerte, war die Mahnung an das Bundesumweltministerium, endlich verlässliche Rahmendaten für die nächsten Jahre zu schaffen. Niemand investierte 1,5 bis 2 Milliarden

Euro, wenn er im Vorwege nicht wisse, wie die jährliche Vergütung sei. Derzeit seien sechs Windparks im Bau. Die Entscheidungen für eine zweite Welle stünden jedoch seit neun Monaten aus.

Offshore-Bremse der Koalition eine „Katastrophe“

Hinter den Kulissen wurde man indes deutlicher: In Cuxhaven, einem der Zentren der Produktion der neuen Windkrafttechnologie, ist spricht man von einer „Katastrophe“, in Brunsbüttel, wo die Landesregierung erst jüngst den Bau eines Schwerlastpiers – vornehmlich für den Umschlag von Windkraftanlagen – auf den Weg gebracht hat, ist man „ent-

setzt“. „Man hätte einen Verhandlungsführer aus dem Norden benennen sollen“, hieß es mit Blick auf die Koalitionsgespräche. Auch wenn das ehrgeizige Ziel von 10.000 Megawatt nicht mehr erreichbar sei, so gehe doch von der Verlangsamung der Energiewende das völlig falsche Zeichen aus. Denn in den Häfen müsste für einen effizienteren Umschlag noch weiter investiert werden.

Das sieht auch der ZDS so und forderte deshalb die Bundesregierung auf, die Investitionen der Länder in die Häfen zu unterstützen. Wie man das allerdings durchsetzen wolle, wo doch gerade eine Verlangsamung beschlossen wurde, blieb offen. Zumal auch in anderen Bereichen, trotz Investitionszusagen, der Bund nicht gerade in hektischen Aktivismus verfallen ist. Bestes Beispiel sei der Nord-Ostsee-Kanal, wo, wie Peters es bitter umschrieb, „altägyptische Ingenieurskunst“ zu besichtigen sei. Ein Jahr sei seit dem ersten Spatenstich für den Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel vergangen, ehe nun endlich die Ausschreibung erfolgt sei.

Aufgrund von Schwierigkeiten beim Bauablauf und dem Einsatz zusätzlicher Elemente werde sich die Bauzeit um zwei weitere Jahre verzögern, so dass mit einer Fertigstellung nicht vor 2020 zu rechnen sei, schreibt der ZDS in seinem Jahresbericht.

Peters mahnte in diesem Zusammenhang an, dass es bei Großprojekten „deutlich kürzere Vergabeverfahren“ geben müsse. Nach zehn Jahren Planungszeit sei eine Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Elbe und Weser immer noch nicht absehbar. Es sei aufgrund der immer größer werdenden Schiffe, die in einem immer knapper werdenden Zeitfenster im Bereich des Tidehöhepunkts die Häfen überhaupt noch erreichen könnten, ein immer größerer Druck auf alle Beteiligten entstanden, die großen Frachter abzufertigen – mehr Ladung in weniger Zeit. Das verursache Produktionsspitzen und somit höhere Kosten. „Letztlich geht es um die Zukunftschancen des deutschen Exports“, sagte Peters.

Dieser sei von der EU zu Unrecht in Misskredit gebracht worden, ergänzte

er. Die Kritik aus Brüssel, der deutsche Ausfuhrkordüberschuss von 200 Milliarden Euro gefährde die Wirtschaftsentwicklung der übrigen europäischen Staaten, sei völlig überzogen. Im Gegenteil. Dass Deutschland sieben Prozent des Bruttoinlandsprodukts ausführen könne, resultiere nicht aus staatlichen Hilfsprogrammen sondern aus der Stärke der Betriebe am Markt. Zudem profitierten auch die Nachbarstaaten davon, weil sie für viele Komponenten Zulieferdienste leisteten.

Erholung in 2014 mit einem Plus von zwei Prozent

Für das kommende Jahr erwartet der ZDS eine Erholung der Umschlagszahlen. Ein Plus von insgesamt zwei Prozent auf 302 Mil-

lionen Tonnen sei möglich, auch wenn es derzeit eine Reihe von Sonderentwicklungen gebe. Diese resultierten aus zusätzlichen Kapazitäten, die in den kommenden zwei Jahren in der Nordrange ans Netz gingen, der Verlagerung der Automobilproduktion von Fernost nach Osteuropa, Überkapazitäten bei der Stahlproduktion und einer Restrukturierung der Papierindustrie.

Zudem schwebte das Damoklesschwert des neuen ECA-Grenzwertes in Nord- und Ostsee über den Reedern. Ab Anfang 2015 dürfte dieser zu erheblichen Preissteigerungen in der Shortsea-Seefracht führen, so das scheidende ZDS-Vorstandsmitglied Heinrich Beckmann. Es werde zu einem Modal Backshift zurück auf Stra-

ße und Schiene kommen, sagte der Chef der Lübecker Hafen-Gesellschaft, was politisch nicht gewollt sei. Zudem werde die Marktposition gegenüber den Südhäfen geschwächt. Deshalb forderte der ZDS, die ECA-Zonen auch auf das Mittelmeer und das Schwarze Meer auszuweiten. Ein Ausbau der Häfen für alternative Kraftstoffe wie LNG sei nur dann sinnvoll, wenn in diesem Bereich alle Häfen in Nordeuropa kooperierten und zeitgleich ein ganzes Netz bereitstellten.

Präsidium mit einigen Änderungen neu gewählt

Da die neue Technik naturgemäß nur schleppend angenommen werde, sei mit erheblichen Anfangsverlusten zu rechnen.

Auf ihrer Jahrestagung bestätigten die Mitglieder des ZDS Peters für drei weitere Jahre im Amt. Zum neuen Vizepräsidenten wurde Ulfbenno Krüger, Geschäftsführer der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, gewählt. Weitere Mitglieder des Präsidiums sind Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender der BLG Logistics Group AG & CO. KG, Jan Müller, Vorstandsvorsitzender der J. Müller Aktiengesellschaft, sowie Sören Jurrat, SWS Seehafen Stralsund GmbH. Der bisherige Vizepräsident des ZDS, Dr. Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH, sowie die bisherigen Präsidiumsmitglieder Beckmann und Wellbrock haben nicht wieder kandidiert.

Text: Matthias Soyka



IMPORT PARTNER
customs services for import & export



Import Partner wünscht Ihnen eine besinnliche Weihnachtszeit und immer gute Geschäfte!



IMPORT



TRANSIT



EXPORT

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

We care about your customs //

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




Srubber, LNG oder Destillate?

Reeder rüsteln, wie sie angesichts leerer Kassen in die Ostsee fahren sollen

Die Situation ist verzwickelt: Die Schifffahrt durchläuft seit fünf Jahren fast ohne Unterbrechung eine tiefe Krise, und nun sollen zehn Prozent der weltweit fahrenden Handelsschiffe und Fähren so umgerüstet werden, dass sie die strengsten Umweltstandards erfüllen. Doch womit soll das geschehen? Der Einbau von Flüssiggastanks lohnt sich nur bei Neubauten, waren sich die Experten beim Hamburger Shell Energie-Dialog vor 300 Gästen einig. Und das Nachrüsten von Scrubbern kostete nicht nur weit über 1 Million Euro, sondern sei noch nicht ausgereift. Erst vor einigen Wochen stieg Man Diesel vorerst aus dem Geschäft mit trockenen Scrubbern aus. Tests mit Bauteilen eines Zulieferers hätten nicht die gewünschten Resultate erbracht. Blicke bloß noch das zwischenzeit-



Seit 40 Jahren fahren Gastanker mit LNG-Antrieb auf den Weltmeeren

liche Bunkern von teureren Destillaten. Dann jedoch drohe besonders im europäischen Kurzstreckenverkehr aufgrund der damit einhergehenden Verteuerung der Frachtraten ein Abwandern des Verkehrs vom Wasser auf die Straße – und auch das ist nicht politisch gewollt.

Lange haben die Beteiligten gewartet und gehofft, die Beschlüsse der Welt-schifffahrtsorganisation IMO aus dem Jahre 2008 würden angesichts der fortwährenden Krise nicht umgesetzt. Die EU schob dieser Erwartung jedoch vor einem Jahr einen Riegel vor, indem sie die Senkung der Schwefelgrenzwerte auf 0,1 Prozent innerhalb der ECAs Nord- und Ostsee ab 2015 zum Gesetz machte. Und Torsten Klimke von der EU-Kommission machte klar, dass auch der zweite Beschluss der IMO, die Grenzwerte auf den übrigen Weltmeeren ab 2020 von 3,5 auf 0,5 Prozent zu senken, zu diesem Termin zumindest auf allen Meeren der EU umgesetzt werde. Die IMO hatte den Beschluss noch mit der Einschränkung versehen, dass genügend sauer-

reicher Treibstoff vorhanden sein müsse. Falls nicht, werde die Umstellung bis zum Jahr 2025 verschoben. Nicht so in der EU. Die geschätzten Kosten für die Reeder werden auf bis zu 11 Milliarden Euro beziffert. Dem gegenüber stehen die Mehrkosten im Gesundheitssystem, die durch den sauren Regen als Folge der Schwefelemissionen verursacht und auf das Vier- bis Fünffache beziffert werden.

Grundsätzliche Bereitschaft für sauberere Technik

Arnt Vespermann, Mitglied der Geschäftsführung bei Hamburg Süd, betonte die grundsätzliche Bereitschaft der Reeder, die Umweltauflagen zu erfüllen. Doch diese würden mit der Umsetzung weitgehend allein gelassen. Völlig un-

klar sei die Entwicklung der Bunkerpreise für die unterschiedlichen Schiffstreibstoffe. Niemand könne sagen, wie sich die Preise für LNG in den nächsten drei Jahren entwickelten. So lange dauere es aber, bis ein heute geordnetes Schiff in Dienst gestellt werde. Da bei Hamburg Süd die Treibstoffkosten allerdings fast 1 Milliarde Euro jährlich ausmachten und den größten Ausgabenposten darstellten, sei dies das entscheidende Kriterium. Man könne auch keine verlässlichen Berechnungen anstellen, ab wann es sich lohne, ein älteres Schiff noch nachzurüsten.

Unklar sei auch, so die Reeder, wie hoch der Preisunterschied zwischen 0,1-prozentigem Fueloil und LNG sein werde. Davon hänge jedoch ab, ob man ein 25 bis 50 Prozent teureres LNG-Schiff ordere oder ein herkömmliches Schiff mit Scrubbern. Zudem gebe es noch immer etliche Unklarheiten beim Umgang mit LNG. Selbst innerhalb eines Landes gebe es unterschiedliche Vorschriften beim Betanken, etwa in Göteborg und Stockholm. Zudem bleibe bei LNG noch das Problem eines zuver-

lässigen Versorgungsnetzes. Derzeit gebe es Bunkerstationen in Norwegen, den Niederlanden und Mannheim. 2016 werde Rotterdam eine große Anlage eröffnen, die vorübergehend selbst Häfen wie Hamburg versorgen könnte.

Gas-Versorgung ab 2020 in allen Häfen Pflicht

Deshalb wurde auch hier die EU gesetzgeberisch tätig. Bis 2020 sollen alle Häfen des internationalen Liniennetzes LNG-Bunkeranlagen anbieten – egal ob als Tankbrücken, über Barge oder von Lkws. Dennoch gebe es noch viele offene Fragen, die geklärt werden müssten, räumte Klimke ein. Was soll beispielsweise mit dem Spülwasser aus feuchten Scrubbern passieren? Das mit gelöstem Schwefel durchsetzte Gebrauwasser wird derzeit noch einfach ins Meer abgelassen. Würde dies verboten, wäre das Problem, wo die erheblichen Mengen entsorgt werden könnten. Hier werde eine Expertenkommission im kommenden Jahr Ergebnisse vorlegen. „Klar ist jedoch: Wer früh neue Technik einsetzt, muss belohnt werden“, so Klimke.

Am Ende fasste es ein Zuhörer zusammen: Man werde wohl nicht umhin kommen, Schiffe, die jetzt in Auftrag gegeben werden, als „LNG ready“ zu ordern, um im Bedarfsfall ohne große Mehrkosten auf den erheblich saubereren Treibstoff umsteigen zu können. Für Bestandsschiffe bleibe die Lage schwierig, da unüberschaubar. Shell-Vertreter schlugen vor, innerhalb der maritimen Branche Partnerschaften einzugehen, um die Sache voran zu bringen. Man dürfe nicht auf andere warten, bis diese etwas unternehmen. LNG-Schiffe seien seit vier Jahrzehnten bereits auf den Weltmeeren unterwegs. Die großen Gastanker werden von ihrer eigenen Ladung problemlos angetrieben.

Niedersachsen legt Potenzialanalyse vor

Die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG hat derweil gemeinsam mit dem Maritimen Cluster Norddeutschland einen ersten Schritt getan und die Potenziale für eine LNG-Nutzung im Lande untersuchen lassen. Für Cuxhaven und Stade lässt sich aus der Treibstoff-



Thorsten Klimke, EU-Kommission

menge der größeren Abnehmer ein Potenzial von 23.200 Tonnen LNG pro Jahr aus der Schifffahrt abschätzen. Hinzu kommt insbesondere in Cuxhaven die landseitige Nutzung, z.B. durch die Kühlhäuser und Lkw-Verkehre. Zudem könne die in Auftrag gegebene neue LNG-betriebene Helgolandfähre ein wichtiger Startpunkt für eine LNG-Einführung sein, hieß es. Für Emden wird der Bedarf auf 9.800 Tonnen LNG pro Jahr aus der Schifffahrt abgeschätzt. Ein weiteres Potenzial von 2.300 Tonnen bestehe durch einen möglichen Umbau weiterer Fährschiffe im Inselversorgungsverkehr sowie LNG-betriebene Lkw in der landseitigen Logistik (450 Tonnen).

Text: Matthias Soyka



Die Tankanlagen müssen gut isoliert sein, da LNG -163 Grad kalt ist



Am Rhein kann die „Greenstream“ derzeit in Mannheim auftanken, 2016 soll Rotterdam mit ans Netz gehen



Airbus fliegt auf Ökologie

Innovationen im Flugzeugbau immer mehr auf die Umwelt orientiert

Fotos: Airbus

Das größte Verkehrsflugzeug der Welt ist ein Verkaufsschlager und verschlingt beim Erstanstrich über eine halbe Tonnen Farbe

Dem Flugzeugbauer Airbus geht es gut. Im August hat der europäische Konzern sein 8.000stes Flugzeug seit seiner Gründung vor über 40 Jahren ausgeliefert, allein 2012 waren es 588 Jets. Die Auftragsbücher sind prall gefüllt. 5.300 Jets befinden sich darin, 2.300 von der A320neo, einer verbesserten Version des Bestsellers A320, die vor allem bei Verbrauch und Lärmemissionen abspeckt. Die ökologische Komponente sei auch in der Fliegerei ein Zukunftsthema, sagt Dr. Georg Mecke, Standort-Leiter Airbus Hamburg.

Die A320neo ist das beste Beispiel dafür. Neue, effizientere Triebwerke in Verbindung mit veränderten Flügelspitzen, den sogenannten Sharklets, ermöglichen eine Treibstoffreduktion von 15 Prozent, was auf das Jahr gerechnet eine Ersparnis von 760.000 Dollar und 2.600 Tonnen CO₂ bedeutet. Zudem ist der Jet deutlich leiser.

Der Markt ist hart umkämpft. Dabei findet das größte Marktwachstum in Asien statt. In China unterhält Airbus deshalb selbst seit einigen Jahren eine baugleiche Fertigungshalle wie in Hamburg für die Endmontage der A320. Die vorgefertigten Sektionen aus den übrigen europäischen Werken werden am Airbus-Standort Hamburg gebündelt und per Schiff

dorthin geschickt. In den USA befindet sich zudem eine weitere Endlinie im Aufbau, die dazu beitragen soll, den dortigen Markt weiter zu durchdringen. Neben dem Dauerrivalen Boeing drängen andere Länder in den Flugzeugbau. Die Konkurrenten könnten bald auch aus China, Brasilien, Japan, Kanada oder Russland kommen.

Die einzige Chance, sich gegen den Wettbewerb zu behaupten, sei laut Mecke die Marktführerschaft im Innovationsbereich. Und hier sei die Öko-Effizienz ein ganz zentrales Thema in der Zukunft. Denn durch die Reduzierung des Kraftstoffverbrauches lassen sich ökonomische und ökologische Ziele gleichermaßen erreichen. Schon jetzt arbeitet Airbus daran,

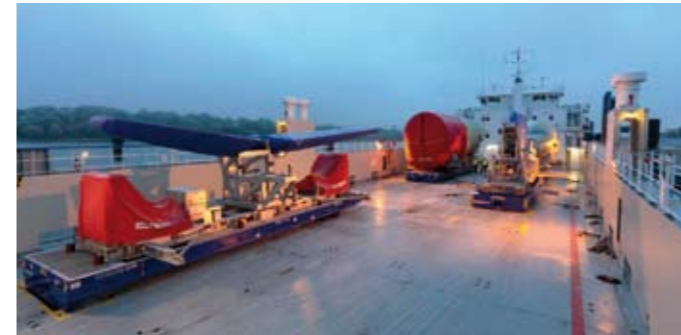
Bio Fuel und synthetische Treibstoffe in seinen Flugzeugen einzusetzen, um die Öko-Bilanz weiter zu verbessern. Auch der Einsatz von Brennstoffzellen wird intensiv untersucht, jedoch nicht als Antrieb sondern als Hilfsaggregat.

Bionische Bauteile reduzieren Gewicht

Ein weiterer Aspekt ist die Gewichtsreduktion. Hier arbeitet Airbus bereits mit dem Laser-Zentrum Nord zusammen, wo bionische Bauteile hergestellt werden können. Dahinter verbergen sich beispielsweise Aufhängungen, die nicht zerspannt, sondern mit einem Laser Schicht für Schicht aufgebaut werden und damit bis zu 50 Prozent leichter sind als herkömmliche Bauteile.

Die neue Technik ermöglicht es sogar, bewegliche Gliederketten-artige Teile und Kugelgelenke aus einem Stück herzustellen.

Diese Art der Werkstoffbearbeitung könnte auch das Ersatzteilmanagement revolutionieren. Künftig müssten nicht mehr große Lager über die Welt verteilt oder fehlende Ersatzteile eingeflogen werden, sondern es würde genügen, die Laser-gestützten Geräte vor Ort bereit zu stellen, die nur noch mit den jeweiligen Konstruktionsdaten gefüttert werden müssten, um neue Teile selbst herzustellen. Neue Kunststoffe als Außenhaut, die nicht mehr lackiert werden müssten, wären eine weitere Vision. Allein die Farbe des A380, von dem bereits 111 Maschinen ausgeliefert sind,



Bauteile werden aus ganz Europa per Schiff angeliefert



Komponenten werden zur Endmontage nach China verladen

wiegt rund 600 Kilogramm.

Die Zukunft der Luftfahrt könnte sich nach Meckes Ansicht noch weiter drastisch verändern, zumal ihr bis 2030 weitere Steigerungsraten von durchschnittlich 4,5 bis fünf Prozent pro Jahr vorausgesagt werden, was einem Bedarf von 29.000 Flugzeugen entspricht. „Warum machen wir es nicht wie die Zugvögel“, fragt Mecke, „und fliegen im Formationsflug?“ Dadurch könnte ebenfalls Treibstoff gespart werden. Auf den Transatlantikstrecken könnten Flugzeuge über dem Meer gebündelt und im Windschatten zueinander bis nach Amerika fliegen, um sich dort auf die Zielorte zu verteilen.

Bei Interkontinentalflügen wäre beispielsweise denkbar, dass man ebenso wie militärische Jets auch zivile Flugzeuge in der Luft auftanken könnte, um dadurch womöglich Treibstoff einzusparen. Weitere Einsparpotenzia-

le würden sich aus freien Flugstrecken ergeben, die nicht erhebliche Umwege in Kauf nehmen müssten. Grundsätzlich ist eine ökologische und ökonomische Akzeptanz in der Bevölkerung nötig. Und das gehe nur durch noch leisere und effizientere Flugzeuge, ist Mecke überzeugt.



Die A320 neo verbraucht dank neuer Flügelspitzen und Triebwerke 15 Prozent weniger

Wenig ändern dürfte sich dagegen an der Produktionsweise der Flugzeuge. Die arbeitsteilige internationale Aufgabenverteilung innerhalb der Airbus Group habe sich bewährt und sei im Übrigen auch im Automobilbau üblich – nur eben nicht so offensichtlich. Zudem mache die Diversifizierung der Aufgaben die einzelnen Standorte für Krisen unabhängiger, als wenn dort jeweils eine Baureihe komplett gefertigt werden würde. Sollte es einmal in einem Bereich nicht gut laufen, könnte dies durch die verstärkte Produktion für andere Baureihen abgefedert werden.

Man wolle den Sektionsbau weiter intensivieren, meinte Mecke. In Halle 8 in Finkenwerder wird der Rumpf des A320 in einem u-förmigen Fließbandverfahren mit Systemen ausgerüstet und getestet. Alle acht Arbeitsstunden verlässt ein solcher Rumpf die Halle und wird an eine der Endlinien in Hamburg,

Toulouse oder China geliefert, wo jeden Monat insgesamt 42 Jets endmontiert und ausgeliefert werden – eine Effizienz, von der die Konkurrenz nur träumen kann.

Mittlerweile ist die Metropolregion Hamburg mit über 40.000 Mitarbeitern drittgrößter Luftfahrtstandort der Welt, allein bei Airbus sind es rund 15.000. Gut 3.000 Mitarbeiter sind zudem in Bremen beschäftigt, 1.830 in Stade, wo man auf die Verwendung von ultraleichten und hochrobusten Carbonfaser-Bauteilen (CFK) spezialisiert ist, die einen steigenden Anteil eines Flugzeuges ausmachen. Neben der A320 neo ist die A350XWB, die mit einer Reichweite von 15.000 Kilometern auch auf Langstrecken eingesetzt werden dürfte, ein weiteres Highlight. Und das bei einem bisher kaum erreichten Verbrauch von weniger als drei Litern pro Passagier auf 100 Kilometer.

Text: Matthias Soyka



Echt süß! In den neuen riesigen Edelstahltanks lagert Kakaobutter und -masse

Fotos: SLH

Cotterell steigt in die Kakaoherstellung ein

Hamburger Lagerbetrieb stellt nun auch Halbfertigprodukte her

Bislang war das Hamburger Unternehmen H.D. Cotterell nur auf die Lagerung von Rohkakao, Kakao-halbfertigprodukten, Kautschuk, Nüssen und Gewürzen spezialisiert. Jetzt hat der Familienbetrieb sein Geschäftsfeld als erster deutscher unabhängiger Lagereibetrieb auch auf die Produktion von Kakaohalbfertigprodukten wie Kakaomasse und Kakaobutter erweitert. Hierfür investierte Thomas Cotterell 10 Millionen Euro in eine neue Produktionshalle.



Einmal naschen, bitte: Thomas Cotterell bei der Einweihung

Sie befindet sich im Herzen des Hamburger Hafens gegenüber den bereits seit 1992 bestehenden Lagerhallen, die 90.000 Quadratmeter umfassen. Seit drei Jahren hat Cotterell bereits eine kleine Anlage zum Aufschmelzen von Kakaomasse laufen. Diese wird nun in dem Neubau beträchtlich erweitert und durch eine zusätzliche Anlage zum Schmelzen von Kakaobutter vervollständigt. In dem Neubau befin-

den sich zudem 17 Edelstahltanks. Sechs Tanks mit einer Kapazität von 25 Tonnen und drei Tanks mit jeweils 50 Tonnen sind für die Lagerung von Kakaomasse vorgesehen, acht Tanks mit 25 Tonnen Verfassungsvermögen für Kakaobutter.

Herkunftsländer stellen Halbfertigprodukte selbst her

„Wir haben lange den Markt beobachtet und dabei

festgestellt, dass man in den Herstellerländern wie der Elfenbeinküste, Indonesien, Ghana, Nigeria, Kamerun, Brasilien, Ecuador, Togo, Papua-Neuguinea oder der Dominikanischen Republik dazu übergegangen ist, nicht nur Kakaobohnen zu exportieren, sondern auch Kakaomasse und Kakaobutter in eigenen Fabriken selbst herzustellen“, berichtet Cotterell. Jedoch entsprechen diese Halbfertigprodukte nicht den Vorstellungen der deutschen Schokoladenfabriken. Sie werden in geblockter Form verschifft. Allein über den Hamburger Hafen, dem europäischen Zentrum für den Kakaohandel, gelangen jährlich 250.000 Tonnen Kakaoprodukte auf den alten Kontinent.

Bei Cotterell werden nun die festen Zwischenprodukte aufgeschmolzen. Zudem muss der Kakaobutter noch der bittere Geschmack

entzogen werden. Desodorisieren heißt das in der Fachsprache. Schließlich wollen die Schokoladenhersteller ja ihren Produkten den typischen Geschmack nach hauseigenen Rezepten selbst beimischen. Zudem kann die neue Anlage auch die freien Fettsäuren in der Kakaobutter reduzieren und andere Fremdstoffe herausfiltern. Täglich können bis

zu 150 Tonnen Kakaomasse geschmolzen und sterilisiert sowie 100 Tonnen Kakaobutter geschmolzen und desodoriert werden.

Fünf neue Mitarbeiter sollen das Team verstärken

In der neuen Halle, die bis zum Jahresende ihren kompletten Innenausbau erhalten und im April ihren Pro-

duktion hochfahren wird, sollen fünf neue Mitarbeiter das 70-Mann-Team bei Cotterell vervollständigen und dafür sorgen, dass täglich zehn Flüssig-Lkw das Gelände in Richtung Schokoladenfabrik verlassen. Das Unternehmen will damit seinen Jahresumsatz von 15 Millionen Euro erheblich vergrößern.

Text: Matthias Soyka



Die neue Halle befindet sich vis à vis des Stammsitzes im Ellerholzdamm



Fotos: SLH

Handymanie oder was? Heute lernen sogar die Schulkinder mehr aus den elektronischen Medien als aus Büchern

Diese Jugend von heute ...

Wie Nachwuchskräfte der Generation Y so ticken

Viele Unternehmen haben heutzutage zunehmend Schwierigkeiten, neue Mitarbeiter zu finden. Bei einer Arbeitslosenquote von bundesweit 6,5 Prozent nähert sich Deutschland der Vollbeschäftigung, von der man im Allgemeinen ab einer Quote von unter fünf Prozent spricht. Konnte sich früher ein Arbeitgeber aussuchen, wen er einstellen will, sitzen heute die Arbeitnehmer am längeren Hebel, denn es werden weitaus mehr Fachkräfte in den Ruhestand gehen als in den Arbeitsmarkt nachfolgen. Und dann ist da noch dieser Generationenkonflikt. Die Jugend von heute tickt anders als deren Väter und Vorfäter. Wie, das verrät Bernd Vögele, Geschäftsführer der Hamburger Personalberatung Dunkel, Vögele & Associates.

Seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges drängt es mittlerweile die vierte Generation in den Arbeitsmarkt – und jede hat ihre eigenen Qualitäten. Zuerst kam die Nachkriegsgeneration, gefolgt von den Baby Boomern (1955-1965), die beide sehr leistungsorientiert waren und starkes berufliches Interesse zeigten. Die anschließende Generation X, die zwischen Ende der 60er und Ende

der 70er Jahre auf die Welt kam, versucht eher, Spannungsfelder aufzulösen. „Zum Beispiel zwischen Leistungsorientierung und Lebensgenuss, Familie und Beruf oder Individualität und Orientierung“, sagt Vögele.

Millennials suchen Austausch und Nachhaltigkeit

Bei der nun in die Arbeitswelt kommende Generation Y, auch Millennials

genannt, treten aber noch ganz andere Werte in den Vordergrund, die künftige Arbeitgeber einkalkulieren sollten. „Diese jungen Leute sind in Zeiten der Globalisierung groß geworden. Sie suchen schon in Schul- und Studienzeiten den internationalen Austausch, wollen andere Länder und Kulturen kennen lernen.“ Sie seien stärker für Themen des Umweltschutzes, Nachhaltigkeit in der Wirtschaft und die soziale

Verantwortung eines Unternehmens sensibilisiert.

Am deutlichsten zeige sich dies im Umgang mit dem Internet. „Für die Generation Y ist es selbstverständlich, sich während der Arbeitszeit in sozialen Netzwerken zu bewegen und private Dinge zu klären.“ Umgekehrt würden berufliche Themen auch nach Feierabend diskutiert. „Millennials setzen alles daran, ihre privaten und beruflichen Selbstver-

wirklichungsmöglichkeiten umsetzen“, so Vögele weiter.

Schnelles Handeln ist wichtiger als pures Wissen

Mehrere Studien hätten laut Vögele gezeigt, dass die Generation Y nach anderen Arbeitsprinzipien als früher vorgeht:

- Handeln und Ergebnisse sind wichtiger als Wissen. Dieses kann im Moment des Bedarfs beispielsweise über Google abgerufen werden.
- Geschwindigkeit in Form von sofortiger Information ist wichtiger als Genauigkeit.
- Try and error (Versuch und Irrtum) ist ein bevorzugter Lösungsweg, was zeigt, dass Problem-basier-

tes Lernen bevorzugt wird. - Lernsequenzen sind deutlich kürzer.

Wie soll nun ein zukünftiger Arbeitgeber darauf reagieren? Vögele sieht hier vier zentrale Punkte:

- Ein modernes Internet-Portal, das die Stärken des Unternehmens hervorhebt und dessen Vorteile für einen Bewerber sichtbar macht.
- Eine glaubwürdige Kommunikationsstrategie, die Unternehmenswerte wie Offenheit, Glaubwürdigkeit und Transparenz vermittelt.
- Mit sozialer Kompetenz geführte Bewerbungsgespräche, in denen deutlich wird, wie der künftige Arbeitgeber den Bewerber in beruflicher und privater Hinsicht unterstützt.

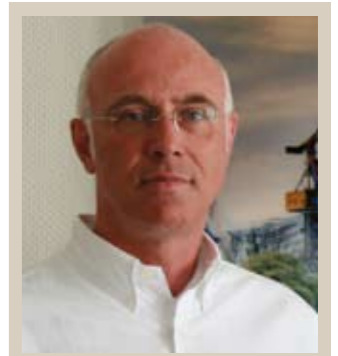
- Eine klare Darstellung der Führungsgrundsätze des Unternehmens.

Lockere Atmosphäre und Internetzugang

„Digital Natives, also diejenigen, aus denen sich überwiegend die Generation Y zusammensetzt, die gänzlich mit dem Internet groß geworden ist, lieben eine lockere Arbeitsatmosphäre und sehen den Umgang mit Medien und Internet als Selbstverständlichkeit an“, ergänzt Vögele. Bis zum Eintritt ins Berufsleben hätten sie meist schon über 250.000 Mails, SMS oder Ähnliches erhalten und versendet, über 10.000 Stunden mobil telefoniert, 5.000 Stunden vor Computer-

spielen gedaddelt und 3.500 Stunden in sozialen Netzwerken gechattet. Wer dies nicht anerkenne, werde schwer Nachwuchs finden oder auf Dauer halten können. Künftig werde sich also der Arbeitgeber mehr auf den Arbeitnehmer einstellen müssen als umgekehrt.

Text: Matthias Soyka



Bernd Vögele, Geschäftsführer

MEHR ALS 20 JAHRE ERFAHRUNG

IM STRUKTURIERTEN VERTRIEB VON NOTLEIDENDEN MARKENARTIKELN



Ankauf von notleidenden Sendungen aus Havarie, Claims sowie dem Speditions-Pfandrecht



Warenhandels-Contor Uetersen GmbH • Katharinenstr. 27 • 25436 Uetersen • Tel. 041 22/473 79 • office@whc-uetersen.de • www.whc-uetersen.de

Hamburg verliert seine Spitzenstellung

Nur zehn Containerreedereien dürften in der Hansestadt überleben

Hamburg wird seine Spitzenstellung in der weltweiten Containerschifffahrt verlieren. Zu dieser ernüchternden Einschätzung kommt Wolfgang Kemsat, Chef der Hamburger Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Fides Kemsat GmbH. „Es werden in der Hansestadt nur noch wenige Unternehmen übrig bleiben“, so seine Prognose. Derzeit sind in Hamburg noch 117 Reedereien ansässig, die über 1.500 Containerschiffe besitzen - fast ein Drittel der Weltflotte in diesem Sektor. Doch der Markt ist zersplittert. Drei Viertel aller deutschen Reeder halten weniger als zehn Schiffe. Ursache für die schwierige Situation sei die seit 2008 fast unvermindert anhaltende Krise, die lediglich 2010 kurz unterbrochen war. Die Charterraten seien aufgrund von Überkapazitäten ins Bodenlose gerutscht.

Die Lage ist umso prekärer, da sowohl die Kriegskassen bei den Reedern als auch bei den Banken mittlerweile leer sind. Einziger Ausweg sei laut Kemsat das massenweise Aufliegen von Schiffen. Derzeit sind rund 200 vorübergehend außer Betrieb. Während des ersten Tiefpunkts 2009 waren es weit über 600. Doch der Markt ist zersplittert, einzelne kleine Reedereien können nichts ausrichten. Und selbst die großen Schiffsfinanzierer sind nicht in der Lage einzugreifen. „Die vier großen Akteure am Markt können nicht miteinander.“

Überkapazitäten drücken die Charterraten

Kemsat muss wissen, wovon er redet, denn sein Unternehmen betreut rund 30 Reeder mit fünf bis 200 Schiffen. Auch den zweitgrößten Reedereistandort Ostfriesland rund um Leer, Emden und Haren werde die Krise massiv treffen. Dabei haben sich im Vergleich zu 2009 viele Rahmenparameter gebessert. Der Containerumschlag steige wieder und weiterhin stärker als der Welthandel, der aufgrund

der zunehmenden Gesamtbevölkerung unverändert wachse. Nur die Charterraten seien immer noch so tief, dass sie nicht einmal die Betriebskosten deckten. Aufgrund von weiteren Ablieferungen neuer Großschiffe werde sich so bald auch daran nichts ändern – allerfrühestens 2015. Im Gegenteil. Die Neubauten verschärfen die Situation auch deshalb, weil sie technisch weiter entwickelt seien. Sie verbrauchen deutlich weniger Treibstoff und erfüllen teilweise schon jetzt höhere Umweltauflagen. „Natürlich haben es solche Schiffe am Markt erheblich leichter als ältere.“

Nur die Starken dürften deshalb laut Kemsat überleben. Vor allem die Trampreeder seien nun leichte Opfer. Deren Schiffe würden zwangsversteigert. „Die Frage bleibt nur, wieweit die Banken in das persönliche Eigentum der Gesellschafter hineinpfänden“, sagt Kemsat. „Die Schiffseigner hoffen, dass sie wenigstens ihr Haus behalten dürfen.“

Dabei sei die Schuldfrage für die Misere durchaus nicht so eindeutig, meint Kemsat. „Die Banken ha-

ben doch fleißig mit bestellt und Reeder, die vielleicht nur zwei Schiffe ordern wollten, in der Hochphase zum Kauf von zehn Schiffen überredet.“

Auch die Banken trifft eine Mitschuld

Wenn all dies gut dokumentiert sei, könne es für die Kreditgeber durchaus eng werden, weil sie in der Regel die „Papiere“ mit unterschrieben haben. Zudem dürfte es auch Zeugen für die Absprachen geben. Allerdings nicht bei den Banken. Deren Restrukturierungsabteilungen seien mit ganz anderen Personen besetzt als vor Jahren, als die Finanzierungen abgeschlossen worden seien. Die früheren Banker hätten die Häuser längst verlassen. Die Probleme wurden nie offen kommuniziert. „Bei einem ordentlichen Risikomanagement hätte man doch die Volumina sehen müssen“, wundert sich Kemsat. Denn schließlich seien die Grundsteine für die Probleme schon vor der Krise 2008 gelegt worden. Man habe sie nur großzügig weggewischt. „Das ist das Unehrlische an der Sache.“



Wolfgang Kemsat, Fides Kemsat GmbH

Insofern stünden auch die Banken in einer Mitschuld. Sollten die Kredite nun tatsächlich alle wegplatzen, werde es sich zeigen, wie die Banken dies ohne die Inanspruchnahme ihrer Träger bewerkstelligen wollen, so Kemsat weiter. Besonders Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen hingen hier über die HSH Nordbank und die NordLB in der Haftung.

Unlimitierte Verkaufsoptionen sollen helfen

Einen Ausweg suchen die Banken, indem sie quasi selbst als Reeder am Markt agieren. Nicht wie der US-Investor Oaktree Capital Management, der nach dem Zusammenbruch

der Reederei Beluga Shipping des Bremers Nils Stolberg Teile der finanzierten Schwergutschiffe in dem von ihm gegründeten Unternehmen Hansa Heavy Lift auffing, sondern durch direkten Eingriff in die Geschäftsführung. Mit unlimitierten Verkaufsoptionen von Ein-Schiff-Gesellschaften werde versucht, einen Insolvenzverwalter aus dem Verfahren heraus zu halten. Denn dann würde die Verantwortung nicht geklärt werden.

Rückzahlung der Ausschüttungen alternativlos

Doch die Alternative sei auch wenig verlockend. Wenn der Fonds zusammenbricht, holt sich der Insolvenzverwalter das Geld zurück, sofern es sich nicht um Ausschüttungen aus tatsächlich erzielten Gewinnen handelte. „In den allermeisten Fällen wurde jedoch nur einfach Liquidität aus den Fonds abgezogen“, so Kemsat. Die Rückführung erfolgt also nur etwas später. Ein Nachschießen sei letztlich alternativlos und könne im

Einzelfall sogar zu einer Rettung des Fonds beitragen, sofern das Schiff schon weitgehend abbezahlt sei und nur vorübergehend Betriebsmittel fehlten. Eine Insolvenz würde die Investoren doppelt treffen, da neben dem Kapitalverlust noch eine Zahlung ans Finanzamt drohe. Fonds, die zwischen 1998 und Ende 2005 aufgelegt wurden, konnten anfangs ihre Verluste steuerlich geltend machen und die Investoren diese von der Steuer absetzen. Bei einem Wechsel zur Tonnagesteuer wurde dann ein Unterschiedsbetrag zwischen dem Buchwert der Fondsschiffe und dem tatsächlichen Marktwert ermittelt, der nach dem Ende des Fonds steuerlich wirksam wird. Meist müssen hier Investoren noch einmal, diesmal in die Staatskasse, einzahlen.

Eine Erholung der Charterraten werde es indes auf absehbare Zeit nicht geben, ist Kemsat überzeugt. „Sie werden sicher irgendwann wieder steigen. Aber nicht in Kürze und nicht für die notleidenden Schiffe. Die Raten von einst werden wir vorerst nicht mehr sehen.“ Niemand habe gehaut, dass der Markt so schlecht werde wie jetzt. Prekär werde es aber auch für die Banken. „Sie dürften bis zu 50 Prozent abschreiben müssen, haben aber derzeit nur zehn Prozent wertberichtet“, so die düstere Prognose Kemsats.

„Der Reedermarkt verändert sich gewaltig. Die Zeit der Sofa-Reeder im Alten Land ist vorbei“, so Kemsat. Die Zukunft liege bei großen Reedereien mit autarken ausländischen Investoren etwa aus Übersee.

Text: Matthias Soyka

Perfekt vernetzt

ISLAND, NORWEGEN, FINNLAND, RUSSLAND, SCHOTTLAND, DANEMARK, ESTLAND, GROSSBRITANNIEN, LITAUEN, HAMBURG, NIEDERLANDE, NORDAMERIKA, PORTUGAL, SPANIEN, MADEIRA, GIBRALTAR, KANARISCHE INSELN, NORDAFRIKA, ISRAEL, ROTES MEER, PERSISCHER GOLF, SÜDOSTASIEN / FERNOST, CHINA, WESTAFRIKA, INDIEN

Was immer Sie umschlagen wollen, auf unseren zehn leistungsstarken Multipurpose-Terminals machen wir das für Sie – rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr. Zum Beispiel auf dem Buss Hansa Terminal in Hamburg. Den Short Sea Hub fahren heute allein 17 Liniendienste an und bringen Ihr Gut in die ganze Welt. Mehr dazu unter: www.buss-ports.de

Wie schön dürfen Mitarbeiter sein?

Das gute Aussehen kann bisweilen als Einstellungskriterium zulässig sein



Foto: SLH

Optik ist nicht alles, aber manchmal entscheidend, zumindest wenn sie ein wesentliches Kriterium des Jobs ist

Eine große Modekette sorgte in Frankreich für einen öffentlichen Aufschrei: Ihr Geschäftskonzept sieht vor, nur junge, hübsche Models als Verkäufer einzustellen. Übergewichtige Bewerber? Werden abgelehnt. Ältere Verkäufer? Keine Chance. Doch was auf den ersten Blick als Diskriminierung erscheint, soll auch in Deutschland vollkommen legal möglich sein! Die Bewerber nach ihrem Aussehen einzustellen oder auch abzulehnen ist grundsätzlich okay, schreibt jetzt Michael Duchstein, Richter am Landgericht Heidelberg, in der größten juristischen Wochenzeitschrift.



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Markus Waitschies,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Das wird den einen oder anderen Personalverantwortlichen stutzig machen: Übergewichtige Bewerber aus ästhetischen Gründen ablehnen – ist das nicht ein Verstoß gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz? Nicht immer, sagt der Richter am Landgericht Duchstein. Denn das Gesetz verbietet nur Dis-

kriminierungen wegen bestimmter Merkmale. Wir dürfen niemanden wegen seiner Rasse, seiner ethnischen Herkunft, einer Behinderung, seines Alters oder seiner sexuellen Identität benachteiligen. Aber das Aussehen? Steht nicht im Gesetz. Deswegen soll es erlaubt sein, nach ästhetischen Kriterien zu entscheiden,

schreibt auch Gregor Thüsing, ein Rechtsprofessor, der das Gesetz kommentiert hat.

Das Alter darf kein Ausschlussgrund sein

Also dürfen wir unser Sekretariat nun in aller Offenheit nach Schönheit besetzen? Die Krankenschwestern und Pfleger im Krankenhaus nach ihren optischen Qualitäten auswählen, als wären wir beim Fernsehen? Und im Restaurant nur noch schlanke Kellnerinnen und Kellner servieren lassen, die auch noch jung sind? Leider nicht ganz. Denn so einfach ist das dann doch nicht! Das entscheidende Problem ist dabei, dass es nach wie vor verboten ist, einen Bewerber nur wegen seines Lebensalters nicht einzustellen. Ein älterer Bewerber schaut in der Regel nicht mehr so gut aus wie ein junger Konkurrent: Der 50 Jahre alte Mann mit leichten Geheimratsecken hat bei den Modehäusern, die auf nackte Oberkörper setzen, gegen den sportlichen 20-Jährigen wohl kaum eine Chance.

Wer als Arbeitgeber offen sagt, dass er nur junge Menschen einstellen will, verstößt normalerweise gegen das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz. Das wurde mehrfach von den Arbeitsrichtern entschieden, beispielsweise bei Stellenanzeigen, die viel unverfänglicher waren und in etwa lauteten: „Wir sind ein junges Team und suchen entsprechende Verstärkung.“ Und die Richter gehen noch weiter. Auch die versteckte

Benachteiligung wegen des Alters ist verboten. Wer also sagt, er wolle nur schöne Bewerber, die keine grauen Haare haben, ist das zwar eigentlich neutral. Aber weil wohl fast nur ältere Menschen graue Haare haben, ist das eine Diskriminierung der Älteren durch die Hintertür. Dabei verwenden die Arbeitgeber Merkmale, die allgemein bei einer bestimmten Altersgruppe vorhanden sind. In die gleiche Kategorie fallen Anforderungen wie: Wir nehmen nur Menschen, die keine Stirnfalten und Krähenfüßchen haben. Oder: Wir nehmen nur Bewerber an, die aussehen, als wären sie 25 Jahre alt. Denn dann hat der schon der 40-Jährige keine reale Chance mehr, die Stelle zu bekommen.

Optik für die Tätigkeit wesentliche Anforderung

Nur noch schöne und auch noch junge Bewerber einzustellen ist nur in ganz engen Grenzen möglich – in Fällen, in denen es „wegen der Art der auszuübenden Tätigkeit oder der Bedingungen ihrer Ausübung eine wesentliche und entscheidende berufliche Anforderung darstellt“, so das Gesetz. Bitte, was? Das heißt in den Worten von Richter Duchstein: „Dort, wo das Alter nicht bloß erwünschte Nebeneigenschaft ist, sondern der Arbeitnehmer gerade dafür bezahlt wird“, ist die Diskriminierung der Älteren im Ergebnis gerechtfertigt.

Und dabei ist es der Arbeitgeber, der es in der Hand hat, die Anforderun-

gen an den Arbeitsplatz festzulegen! Er darf seinen Verkäuferinnen und Verkäufern beispielsweise die Aufgaben zuweisen, das Geschäft zu repräsentieren. Bei einer Messe für Kosmetikprodukte ist diese Präsentationsfunktion offensichtlich. Es dürfen dort also hübsche und auch noch junge Verkäuferinnen oder Hostessen offen ausgewählt werden. Es kommt für die Rechtfertigung darauf an, ob der Bewerber vom Alter her mit dem Konzept und den verkauften Produkten zusammen passt. Das heißt: Wer als Unternehmen nur Trendmode verkauft, braucht keinen Bewerber der Elterngeneration einzustellen.

Und wer sich damit begnügt, nur schöne Menschen einzustellen, egal, welches Alter sie haben, der hat gar nichts zu befürchten. Er kann das Pflegepersonal, die Schreibkräfte im Sekretariat besetzen wie im Film, ohne gegen das Gesetz zu verstoßen. Er sollte bei der Stellenanzeige nur nicht zu sehr betonen, dass ihm graue Haare und Falten nicht gefallen.

Text: Thomas Schneider,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

Andreas Wiechmann,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de

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

Hier thronte schon der König von St. Pauli

Im „Port Restaurant“ ist nicht nur der Ausblick gut



Das Hotel Hafen Hamburg am Elbhang



Im „Port Restaurant“ geht es gediegen zu

Willi Bartels war zu Lebzeiten ein Hans Dampf in allen Gassen. 1914 geboren, erwarb er bereits im zarten Alter von 15 Jahren seine erste Immobilie auf St. Pauli. Innerhalb weniger Jahre vergrößerte er sein Mietportfolio um bekannte Adressen in dem Amüsierviertel, darunter auch das „Hippodrom“, zu dessen Gästen viele der damaligen Berühmtheiten wie Curd Jürgens, Willy Birgel und Hans Albers gehörten, der 1943 mit dem Film „Große Freiheit Nr. 7“ diesem ein Denkmal setzte. Nicht minder bekannt wurde Bartels 1967 durch die Eröffnung des „Eros Centers“.

In fortgeschrittenem Alter ließ es Bartels, der schon längst „König von St. Pauli“ genannt wurde, ruhiger angehen und pachtete 1979 ein ehemaliges Seemannsheim, das 1858 hoch über den heutigen Ladungsbrücken erbaut worden war. Er sanierte es und machte daraus mit dem „Hotel Hafen Hamburg“ eine durch und durch seriöse Adresse. Das Vier-Sterne-Hotel wurde bereits 1987 um ein angrenzendes früheres Schwesternheim und einen Neubau eines 62 Meter hohen Turms erweitert. Dort oben in der pyramidenartigen Kuppel hat man von der „Tower Bar“ aus einen phantastischen Blick über den Hafen. Gerade noch erlebte er, fast 93-jährig, die Eröffnung seines nahe gelegenen Empire Riverside Hotels, von dem man eine nicht minder schöne

Aussicht hat. Wir bevorzugen jedoch die erste Reihe und kehren im „Restaurant Port“ des Hotels Hafen Hamburg ein, das nun von seinen Enkeln geführt wird. Der Gastraum mit großer Terrasse genau am Elbhang lässt über eine breite Fensterfront das phantastische Hafentatzen ins Innere strömen, das gediegen mit braunen Holzstühlen und mit weißen Leinenschals gedeckten Tischen unterstützt von Messingkandelabern ausgestattet ist.

Die Karte bietet alles, was das Herz begehrt. Allerdings zu nicht ganz so kleinen Preisen. Immerhin: Eine Mittagssuppe (Pfeffersuppe mit Saiblingtartar) kostet fünf Euro, andere Terrinen liegen da schon zwischen sieben und zehn Euro, die drei Mittagsgänge (Kürbistagliatelle, Rotbarsch in Speckmantel,

gebratene Geflügelleber) zwischen zehn und 12,50 Euro. Das ist gut die Hälfte des Preises, der für die übrigen Fleisch- und Fischgerichte á la carte fällig wird. Wir entscheiden uns für einen Salat, den man wahlweise mit Entenbrust, gegrilltem Wildlachs oder Ziegenkäse mit eingelegten Tamarillos für 14 bis 16 Euro bekommen kann.

Tomatenbaum-Frucht adelt Ziegenkäse-Salat

Wir lassen uns belehren, dass Tamarillos Früchte eines südamerikanischen Tomatenbaumes sind und ordern erwartungsfroh nunmehr diese. Die überaus freundliche Bedienung erscheint postwendend mit lauwarmem Baguette und einem Napf Aprikosen-Curry-Creme, was schon einmal den ersten Hunger stillt. We-

nige Minuten später bringt sie einen üppigen Salat. Der Kracher sind allerdings in der Tat die Amarillos, die wie eine Mischung aus Tomaten und Kiwis schmecken und dem Salat in Verbindung mit dem cremigen Ziegenkäse eine herrlich fruchtige Note geben.

Text: Larissa Dultz

Hotel Hafen Hamburg
Port Restaurant
Seewartenstraße 9
20459 Hamburg
Tel. 040-311130

Fax 040-3111370601

E-Mail: info@hotel-hamburg.de

Öffnungszeiten:
täglich von 12-23 Uhr



Salat mit Tamarillos

Fotos: SLH

Copperfield trifft Ocean's Eleven

Das magische Feuerwerk „Die Unfassbaren – Now You See Me“



Wo, bitte, ist der Ausgang?



Feurige Illusion: Morgan Freeman entlarvt die Trickser



Ob sofort im Handel

Regisseur Louis Leterrier ist kein Mann für schöngestige Sachen. Er wurde bekannt mit den ersten beiden „Transporter“-Filmen, schickte den unglaublichen Hulk los, um New York zu demolieren, und zelebrierte den „Kampf der Titanen“. Wenn man so einem Mann ein Projekt anvertraut, in dem es um Zauberer geht, die raffinierte Raubüberfälle begehen, darf man also erwarten, dass man ordentlich was auf der Leinwand sieht. Und genauso verhält es sich: „Now You See Me“ – so der mehrdeutige Originaltitel – ist kinetisches Kino in Reinkultur...

Vier mehr oder weniger erfolgreiche Zauberer (darunter: Woody Harrelson – „Die Tribute von Panem“ - und Jesse Eisenberg – „The Social Network“) werden von einem Unbekannten zusammen gebracht, um ein neues Projekt zu stemmen. Ein Jahr später begeistern sie als die „Vier Reiter“ Las Vegas. Auf dem Höhepunkt der Show inszenieren sie einen Gelddiebstahl aus einem Banksafe. Zu diesem Zweck teleportieren sie einen willkürlich ausgewählten Zuschauer in sein Kreditinstitut – in Paris. Sekunden später ist das Geld weg und wird über der joh-lenden Menge im Zuschauerraum abgeworfen. Natürlich ruft dieser Trick das FBI (herrlich nah am Rande des Nervenzusammenbruchs: Mark Ruffalo) und Interpol (Mélanie Laurent – „Inglorious Basterds“) auf

den Plan. Aber wie etwas beweisen, was physikalisch unmöglich ist? Da erscheint Thaddeus Bradley (Morgan Freeman), der sein Geld damit verdient, medienwirksam Zauberer als Schwindler zu enttarnen. Das Spiel beginnt...

Es wird geschummelt was das Zeug hält

Mit differenzierten Charakterzeichnungen hält sich Leterrier nicht auf, wozu auch? Die Zeit ist knapp und die Zuschauer sind hier, um sich unterhalten zu lassen. Also wird zu zündender Musik getrickst und geschummelt, aber auch aufgeklärt und entlarvt, was das Zeug hält. Die meisten Kunststücke werden einigermaßen plausibel dargestellt, auch wenn zu viele offensichtliche Computertricks den Spaß an der opti-

schen Magie etwas schmälern. Hier wäre weniger mehr gewesen. Macht aber nichts, es wird ein Tempo an den Tag gelegt, welches den „Transporter“ wie einen Diesel-Truck erscheinen lässt. Auch eine zünftige Prügelei nebst spektakulärer Verfolgungsjagd darf natürlich nicht fehlen. Unerwartete Wendungen jagen einander, so dass Aufmerksamkeit gefragt ist. Na gut, das eine oder andere Mal bleibt die Logik auf der Strecke, und die Strafverfolger stellen sich zuweilen ziemlich trottelig an. Aber das kann bei einem schönen No-Brainer auch mal hingenommen werden. Hier zählen der Trick und damit der Spaß an der Sache. David Copperfield trifft Ocean's Eleven – auf Speed. Und als Sahnehäubchen ist die Sause auch noch hervor-

gend besetzt. Insbesondere Morgan Freeman und Michael Caine, der zunächst als Geldgeber der Truppe auftritt, setzen wie immer Akzente.

Die Kinoversion war einige Minuten kürzer als die DVD. Viel hinzugefügt wird dadurch zwar nicht, aber die eine oder andere neue sehenswerte Einstellung lohnt den Vergleich. „Now You See Me“ war ein Überraschungshit, das Sequel ist in Arbeit. Und bitte nicht sofort beim Beginn des Abspanns ausschalten. Hier gibt es noch etwas zu entdecken.

Text: Martin Soyka



Die „Vier Reiter“

Logistik-Initiative Hamburg:



Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch hat den Vorsitzenden des Vorstandes des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen, Frank Schnabel, und Dr. Heiko Fischer,



Vorstandsvorsitzender der VTG Aktiengesellschaft, in das Kuratorium der Logistik-Initiative Hamburg berufen. Fischer ist seit seinem Wirtschaftswissenschaftsabschluss im Jahre 1999 bei VTG beschäftigt, Schnabel als studierter Betriebswirt seit 2007 Geschäftsführer für den Bereich Häfen und Logistik bei der SCHRAMM group/Brunsbüttel Ports. 2013 wurde er Geschäftsführer der gesamten Gruppe. Zudem ist der 47-jährige Sprecher der Hafenkooperation Offshore Häfen Nordsee Schleswig-Holstein.

Fehmarnbelt Business Council:

Das Fehmarnbelt Business Council (FBBC) ist ein Zusammenschluss der IHK Schleswig-Holstein, IHK zu Schwerin, Handwerkskammer Lübeck, Handelskammer Hamburg, dem Unternehmensverband Nord, der Kaufmannschaft zu Lübeck, von Dansk Industri, Dansk Erhverv, der Deutsch-Dänischen Handelskammer sowie der Südschwedischen Handelskammer. Neuer Vorsitzen-

den des FBBC wurde Nicolaus Lange, Geschäftsführer der Kaufmannschaft zu Lübeck. Er soll für die nächsten zwei Jahre die Geschicke der internationalen Vereinigung von Wirtschaftsorganisationen als Chairman führen, die über 400.000 Unternehmen repräsentiert.

Wirtschaftsförderungsrat Hamburg:

Die Wirtschaftsförderer in der Metropolregion Hamburg haben Berit Steinberg, Geschäftsführerin der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Südwestmecklenburg (Wifög), zur neuen Sprecherin des Wirtschaftsförderungsrats der Metropolregion Hamburg berufen. Sie übernimmt die Aufgabe turnusgemäß von der Hamburger Wirtschaftsförderin Jutta Ludwig, deren Amtszeit abgelaufen war. Mit Berit Steinberg hat erstmals eine Vertreterin aus der 2012 erweiterten Metropolregion die Sprecherfunktion übernommen.

channel hamburg e.V.:

Nach sieben Jahren als Geschäftsführerin des channel hamburg stellt sich Melanie-Gitte Lansmann mit dem Jahresbeginn 2014 einer neuen beruflichen Herausforderung. Mit Hans-Joachim Schulz, der seit dem Frühjahr die Binnenhafen-Community bei der TuTech Innovation GmbH aufbaut, hat der Vorstand des channel nun einen Nachfolger gefunden, der die Kontinuität der Vereinsarbeit sicherstellt. Schulz hat langjährige Berufserfahrung im

Management von Wirtschaftsverbänden, in der Beratung von Unternehmen und im Journalismus.

DSLVL:

Henning Dieter ist neuer Vorsitzender des DSLVL-Fachausschusses Luftfrachtpedition. Das Gremium wählte den 49-jährigen Leiter Luftfracht Frankfurt von DHL Global Forwarding einstimmig zum Nachfolger von Bernward Jüttner, der das Amt abgibt, weil er Ende September in den Ruhestand gegangen ist. Als stellvertretende Vorsitzende wurden Thomas Klinkhammer von Emo-Trans (Düsseldorf) wieder- und Götz Wendenburg von Kühne + Nagel (Frankfurt) neugewählt. Jüttner gehörte dem DSLVL-Fachausschuss Luftfrachtpedition seit 1997 an und war viele Jahre lang dessen stellvertretender Vorsitzender, bevor er im Jahr 2010 den Vorsitz von Wolf-Dietrich von Helldorff übernahm.

Hamburg Convention Bureau GmbH:

Die Hamburg Convention Bureau GmbH (HCB) firmiert von nun an als eigenständige Tochtergesellschaft der Hamburg Marketing GmbH (HMG). Ziel der Umstrukturierung ist die Stärkung des Kongress-Standortes Hamburg. Zudem geht der Geschäftsbereich Eventmarketing von der Hamburg Tourismus GmbH (HHT) zum HCB über. Verantwortlich für das HCB ist ab sofort auch HMG-Geschäftsführer Thorsten Kausch.

SBO liefert nun auch TEUs selbst aus



Riesa – Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) hat ihr Logistikgeschäft im Hafen Riesa erweitert: Künftig liefert sie im Auftrag der TFG Transfracht Container per Lkw zu den Kunden in der Region aus. Dafür kommen erstmals zwei eigene Fahrzeuge der SBO sowie weitere Fahrzeuge von Logistikpartnern zum Einsatz. Seit 2005 ist das Containerterminal der SBO in das AlbatrosExpress-Netzwerk der TFG Transfracht integriert. Jedes Jahr werden rund 40.000 Standardcontainer über das Containerterminal verladen. Viermal wöchentlich verbindet das TFG-Zugsystem das Terminal Riesa mit den Seehäfen Bremerhaven und Hamburg.

BVL gibt Tipps zu Spritsparen bei Lkws

Bremen – Raimund Klinkner, Vorstandsvorsitzender der Bundesvereinigung Logistik (BVL), sieht die deutschen Logistikbetriebe in der Verantwortung, ihren Energieausstoß zu senken. Über 60 Prozent aller Betriebe seien dazu bereit. Deren Notwendigkeit machten Angaben des Fraunhofer-Instituts für Logistik und Materialfluss (ILM) deutlich, wonach allein der Bereich Logistik einen Anteil von deutlich über fünf Prozent an den weltweiten CO₂-Emissionen trage. Wichtigstes Ziel sei es daher laut der BVL, Energie einzusparen. Auch aus wirtschaftlichen Gründen: Im Zeitraum zwischen 2002 und 2012 sei der Preis für Dieselmotorkraftstoff von 83,6 Cent auf 147,8 Cent je Liter gestiegen – und damit um rund 77 Prozent. Um den Kostenfaktor Treibstoff zu reduzieren und die fuhrparkbezogene Energieeffizienz zu steigern, gebe es einfach umzusetzende Maßnahmen: Allein durch Fahrerschulungen könnten Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen um bis zu vier Prozent sinken, Reifen mit geringerem Rollwiderstand und

die permanente Kontrolle des Reifendrucks würden weitere Einsparungen von bis zu sechs Prozent bewirken.

Über 400.000 Beschäftigte im Logistik-Bereich

Stade – Gut 150 Teilnehmer kamen zu der erstmals stattfindenden regionalen Logistikkonferenz der Metropolregion Hamburg, der „MetroLog 2013“. Stades Bürgermeisterin Sylvia Nieber betonte, wie bedeutend Hafen und Logistik für die Hansestadt und den Landkreis Stade sind: Alleine mehr als 12.000 Erwerbstätige im Landkreis seien direkt oder indirekt in Logistikberufen tätig. Auch die Dynamik der Entwicklung verlaufe auffallend positiv: Seit 2005 sei die Zahl der Erwerbstätigen dieses Wirtschaftsbereichs um rund 13 Prozent angestiegen. Der Hafentwicklung für Stade und die Metropolregion Hamburg komme „eine große Bedeutung zu“, sie sei „eine der tragenden Säulen der kommunalen Wirtschaftspolitik“, so Nieber. Mit 400.000 Beschäftigten, waren sich alle Redner einig, sei der Logistik-Bereich der größte Arbeitgeber der Metropolregion Hamburg.

IMPRESSUM

Verleger:

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

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Martin Soyka
Markus Waitschies
Thomas Schneider
Larissa Dultz

Medienberatung:

Telefon +49.40.360 984 78
E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de

ISSN 2193-9454

Grafik:

Larissa Dultz (Art-Direktor)
Telefon +49.40.360 984 80
E-Mail
dultz@norddeutschesmedienkontor.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:

8. Januar 2013

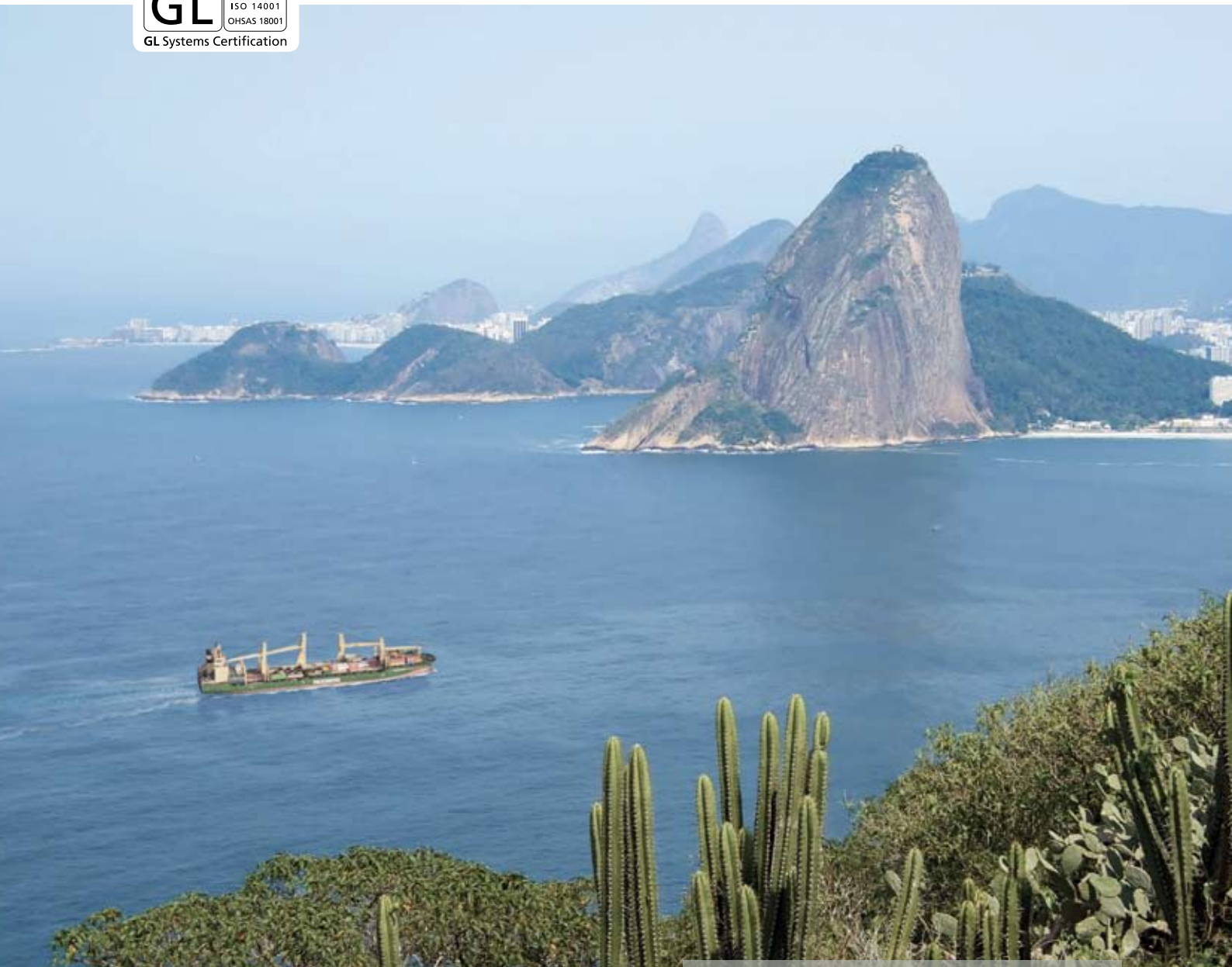
STADT LAND HAFEN

Dunkel, Vögele & Associates

Personalberatung für Transport und Logistik
Personalentwicklung - Outplacement - Coaching

www.dunkelvoegele.de

www.transportjobs.de



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