

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Ab Mai startet der A7-Ausbau

Zuerst wird die Langenfelder Brücke zwischen Stellingen und Volkspark neu errichtet



Foto: SLH

Die Langenfelder Brücke überspannt die Eisenbahnstrecke nach Norden und die S-Bahn

Vor diesem Termin graust es vielen norddeutschen Autofahrern: Ab Mai beginnt der Ausbau der A7 zwischen dem nördlichen Elbtunnelende und dem Bordschöller Dreieck. Acht Jahre, bis Ende 2022, wird es dauern, bis die Autobahn auf einer Gesamtlänge von 72 Kilometern auf drei bis vier durchgehende Spuren ausgebaut sein wird. Besonders im Hamburger Stadtgebiet und der Zufahrt zum westlichen Hafengebiet könnte es zu Behinderungen kommen. Deshalb hat die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation einen umfangreichen Maßnahmenkatalog erstellt, um das Milliardenprojekt möglichst störungsfrei zu realisieren.

Dabei haben die Planer aus dem Ausbau der A1 zwischen Hamburg und Bremen gelernt, wo die Fahrbahnen allzu stark von der normalen Breite (3,75 Meter) auf drei Meter (rechts) und gar nur auf 2,50 Meter (links) reduziert waren. Nun sollen sie im Baustellenbereich auf der Hauptspur 25

Zentimeter breiter und auf der Überholspur 35 Zentimeter breiter sein.

Weitere Entlastung auf zeitlicher Ebene soll ein neuartiges Vergütungsmodell schaffen. Das Konsortium, das den Bau ausführt, soll die Gesamtstrecke auch für die nächsten 30 Jahre unterhalten. Der Bund

schießt eine Anschubfinanzierung von 50 Prozent der Baukosten vor. Der Rest wird in Raten je nach Verfügbarkeit der Strecke über 30 Jahre gezahlt. Ist sie wegen Bauarbeiten gesperrt, gibt es weniger, wird sie vor dem vereinbarten Termin fertig, winken Boni.

Seite 6

Rekord

Der Hamburger Hafen hat noch nie so viele beladene Container umgeschlagen und Waren exportiert wie 2013. **S. 4**

Große Pläne

Trotz enttäuschender Zahlen plant Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies eine zweite Ausbaustufe für den JadeWeserPort. **S. 8**

Auslandsengagement

Buss Port Logistics hat im türkischen Iskenderun ein zweites Multipurpose-Terminal im Ausland eröffnet. **S. 12**

GROMEX®
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditionbedarf





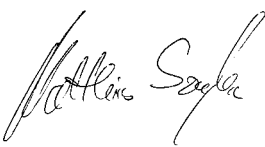
Liebe Leserinnen und Leser,

es wird eng in den kommenden Monaten. Im Elbtunnel wird wieder einmal gebaut. Diesmal werden die Fahrbahnen erneuert. Wer im Süden durch den Hafen ausweichen will, wird an der Köhlbrandbrücke gestoppt, denn auch dort wird zeitgleich die Fahrbahn asphaltiert. Ab dem Sommer ist dann auch noch die A7 im Norden dran. Sie soll in den nächsten acht Jahren ausgebaut werden.

In all dem Chaos mitten drin liegt der Hamburger Hafen, Deutschlands größte Logistikkreuzung. Die Wirtschaftsbehörde, aber auch Unternehmer wie Hans Stapelfeldt machen sich derzeit massive Gedanken, wie während all dem der Hafen funktionsfähig bleibt.

Über zu viel Verkehr kann man sich indes am JadeWeserPort nicht beklagen. Dort hofft man auf P3, die Allianz der drei größten Containerreedereien, die Wilhelmshaven in ihren Winterfahrplan mit aufnehmen würden. Voraussetzung ist, dass die Kartellbehörden dies abnicken. Einen Plan B hat man indes am Jadebusen nicht, falls dies nicht klappt.

Hoffen wir das Beste.


Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT	
	
	
Aktuelles	Seite
Hinterlandprojekt Hilde	3
Hamburger Hafenbilanz	4
A7-Ausbau	6
NPorts im Minus	8
	
	
	
Wirtschaft	Seite
Stapelfeldt in Doppelrolle	10
Buss goes Turkey	12
Die stillen Kreuzfahrthelfer	14
Pleite bei Hansa Treuhand	16

	
Recht & Geld	Seite
Wie gefährlich lebt ein CIO?	18
	
Essen	Seite
Marblau	20
	
DVD	Seite
The Butler	21
Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22
Impressum	23
	
Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Neue Wege dank HILDE

Verkehr zwischen Hamburg und Sachsen soll mehr auf KV umgestellt werden

Der Kombinierte Verkehr (KV) zwischen dem Hamburger Hafen und Sachsen soll mit einem Kooperationsprojekt der beiden Bundesländer verbessert werden. Der sperrige Name „Hinterland-Lösungen durch Effizienzsteigerungen zwischen Hamburg und Sachsen“ wurde schon einmal griffig auf HILDE abgekürzt und soll noch in diesem Jahr erste Ergebnisse bringen. Das Gesamtvolumen des Containerverkehrs mit Sachsen betrug 2012 rund 120.000 TEU. Davon wurden trotz der großen Entfernung von 320 bis 600 Kilometer immer noch über 30 Prozent per Lkw transportiert, der Bahnanteil lag bei knapp 64 Prozent, der Binnenschiffanteil nur bei 5,4 Prozent.

Sachsen befürchtet angesichts zunehmender Umschlagzahlen im Hamburger Hafen eine weitere Belastung seiner Fernstraßen. Zudem ist der Freistaat Transitland für die boomenden Regionen in Tschechien. HILDE ist dabei eine Weiterentwicklung des Projekts „Bayern 62+“, bei dem durch eine Marketingoffensive der Anteil der Bahncontainer im Hinterlandverkehr von 62 Prozent noch weiter gesteigert wurde. Auch hier sind nun die beiden Wirtschaftsministerien der jeweiligen Länder die Initiatoren, doch diesmal wurden auch der Verkehrsträger Binnenschiff sowie Massengüter und Projektladungen in die Charmeoffensive mit einbezogen.

HHM und LIST
Leiten das Projekt

Mit der Durchführung des Projekts wurde ein Konsortium von Unternehmen und Institutionen beauftragt, die Erfahrung mit Potentialanalysen, Verkehrsplanungen und multimodalen Verkehrskonzepten haben: Das Hamburger Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (Fraunhofer CML), der Hafen Hamburg Marketing e.V. (HHM), die Hamburg

Port Authority (HPA), die Rochlitzer Gesellschaft für Verkehrswesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH (LIST), die LUB Consulting GmbH in Dresden sowie die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH. Die Projektsteuerung liegt bei HHM und LIST gemeinsam.

Im Fokus der Projektarbeit stehen zukunftsfähige und effiziente multimodale Transportketten, die eine bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten auf Straße, Schiene und Binnenschiff ermöglichen. Dazu werden vorhandene Daten unter Verwendung einer aktuellen Befragung exportorientierter Unternehmen und Verlagerer bzw. Transportunternehmen herangezogen.

Terminal in Riesa soll
ausgebaut werden

Im Bahnbereich sollen hauptsächlich die Verbindungen nach Leipzig, Riesa, Dresden und Glauchau besser ausgelastet werden, im Binnenschiffsektor ist Riesa der bislang einzige nennenswerte Anlaufort für Container. Mit 7.000 TEU Jahresumschlag ist der Hafen im Moment sogar relativ gut ausgelastet, da es bislang an weiteren Lagermöglichkeiten fehlt.

Allerdings ist die Kaikante unlängst verlängert worden, und ein Planfeststellungsbeschluss für eine Erweiterung der Flächen könnte in diesem Jahr ergehen. Dann würde die Gesamtkapazität des Terminals für Bahn und Binnenschiff von derzeit 40.000 TEU auf mehr als das Doppelte anwachsen.

Riesa ist für die Binnenschiffe aus Hamburg ein ideales Ziel, da es im Rundlauf innerhalb von sieben Tagen zu erreichen ist. Die Fahrt nach Dresden hingegen dauert in Summe einen Tag länger. Von Riesa aus wäre zudem ein Feederverkehr nach Dresden und hinein nach Tschechien möglich.

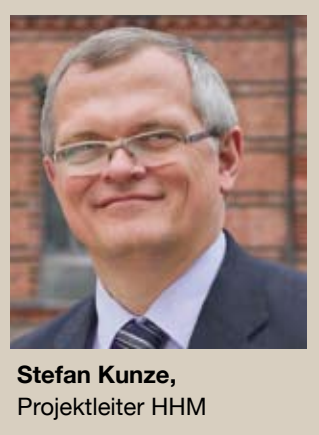
Häufig fehlt das Wissen
in den Fachabteilungen

Stefan Kunze, Projektleiter auf Seiten des HHMs, nennt u.a. als Ziele, die Buchungsprozeduren zu verbessern. „Es muss künftig möglich sein, auf der Bahn oder dem Binnenschiff genauso einfach wie für Lkws einen Transport zu ordern.“ Oftmals fehle es dabei in den Abteilungen der Speditionen an Fachwissen. Viele Disponenten wüssten schlicht nicht um die Vorteile des Binnenschiffs beispielsweise bei Projektladungen. Lkw-Transporte

seien laut Kunze in diesem Bereich nur vordergründig günstiger. Oft entstünden Mehrkosten etwa pro Begleitfahrten der Polizei oder Umwege aufgrund abgelasteter Brücken, die dann erheblich höher sind als der wesentlich unkompliziertere Transport auf dem Wasser.

Zudem soll der Bahnverkehr nach und durch Sachsen ausgebaut werden. Hierzu könnten einige Bahnhöfe eine Hubfunktion übernehmen. Bis zum Sommer sollen nun eine detaillierte Transportmarktanalyse für Straße, Schiene und Wasserstraße inklusive der Zielgruppen und Schwachstellen aufgestellt und die vorhandene Transportinfrastruktur bewertet werden. Anschließend sollen konkrete Lösungsvorschläge bei dem 160.000 Euro teuren Projekt erstellt werden.

Text: Matthias Soyka



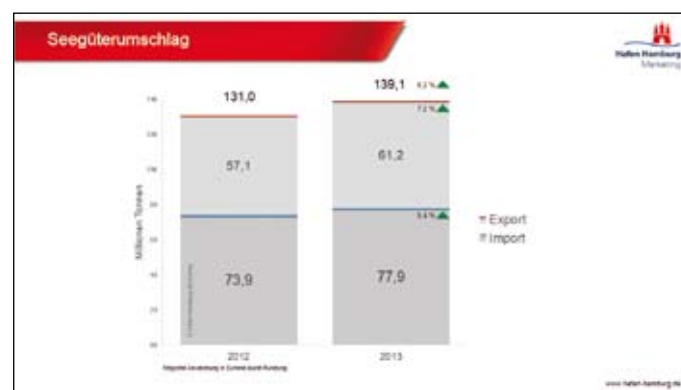
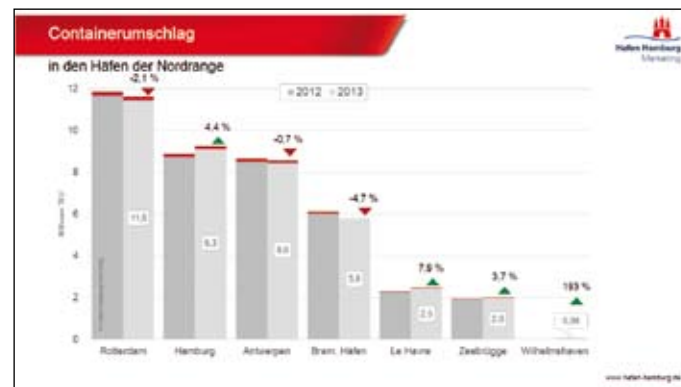
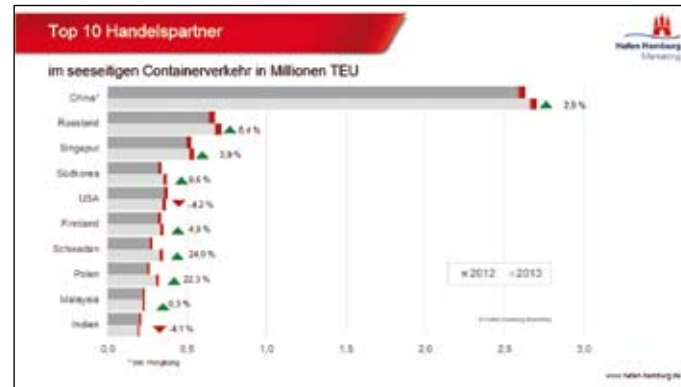
Stefan Kunze,
Projektleiter HHM

Hamburger Hafen wieder auf Rekordkurs

Aber Winterstürme auf See verursachen Staus an den Terminals

Der Hamburger Hafen hat im vergangenen Jahr deutlich an Boden gegenüber der Konkurrenz in der Nordrange gewonnen. Mit 139,1 Millionen Tonnen wurden 2013 rund 6,2 Prozent mehr als im Jahr 2012 umgeschlagen. Getragen wurde diese positive Entwicklung vor allem vom Massengut, wo ein Plus von 7,2 Prozent auf 42,3 Millionen Tonnen erzielt wurde, und vom Containerumschlag, der um 4,4 Prozent auf 9,3 Millionen TEU zulegen konnte. Dabei verzeichneten die Hanseaten beim Export mit gut 61,2 Millionen Tonnen einen neuen Rekord. Auch im Bereich der beladenen Container hat Hamburg selbst zu besten Zeiten nicht mehr als 8,02 Millionen TEU umgeschlagen. Nur im Leercontainerbereich wurden gegenüber der Zeit vor der Krise (2008) deutlich weniger TEUs be- und entladen.

Im Vergleich zu den übrigen Häfen der Nordrange steht Hamburg herausragend gut da. Rotterdam verlor im Containerbereich 2,1 Prozent, Antwerpen 0,7 Prozent, Bremerhaven büßte sogar 4,7 Prozent ein. Nur Le Havre, wo die Reederei MSC ein eigenes Terminal unterhält, und



Zeebrugge, wo ein neues Terminal in Betrieb ging, gab es auf deutlich niedrigerem Niveau mit 7,9 Prozent bzw. 3,7 Prozent ähnliche Zuwächse. Der Gesamtumschlag in der Nordrange erhöhte sich um 2,5 Prozent, der Containerumschlag verringerte sich in Summe sogar um 0,5 Prozent. Hamburg erhöhte durch seinen gegenläufigen Trend seinen Marktanteil in der Nordrange um 1,3 Prozent auf nun 26,2 Prozent.

Zehn Prozent plus beim Transshipment

Rund zwei Drittel aller Waren wurden dabei in Containern umgeschlagen. In diesem Segment entwickelten sich besonders die Verkehre in die Ostsee positiv. Die Transshipmentverkehre nahmen um zehn Prozent zu, nicht zuletzt, da einige Feederdienste aus Rotterdam abgewandert sind. Auch im für Hamburg so wichtigen Warenaustausch mit Asien gab es eine Trendwende. Nach einigen leicht rückläufigen Jahren belebte sich der Handel mit China über Hamburg wieder um 2,9 Prozent. Hier profitierte Hamburg auch von der Umrountung zweier Fernostdienste von Bremerhaven an die Elbe.

Der Platzhirsch HHLA steuerte zu dieser Entwicklung einen Zuwachs von 4,4 Prozent auf rund

7,5 Millionen TEU bei. Auch EUROGATE konnte sich dem Abwärtssog entziehen und zeigte mit 1,95 Millionen TEU ein starkes Plus von 7,9 Prozent, nachdem etliche Quartale zuvor stark rückläufig gewesen waren.

Exportcontainer konnten nicht verschifft werden

Insofern könnte eitel Sonnenschein an der Elbe herrschen. Doch Anfang des Jahres zogen dunkle Wolken am Umschlaghimmel auf. Schwere Stürme u.a. im Golf von Biskaya brachten die Liniendienste der großen Reedereien durcheinander. Umgekehrt konnten auch etliche Großschiffe die Nordseehäfen wegen tagelang anhaltender schwerer Stürme auf See nicht verlassen. Die Folge war, dass sich an den Ter-

minals die Exportcontainer, die pünktlich angeliefert wurden, nicht abtransportiert werden konnten. Der Warenstau setzte sich quer durch die Republik fort. Die Bahn, die ihren Modal-Split-Anteil am Container-Hinterlandverkehr von 39 auf 41 Prozent verbesserte, konnte ihre Shuttleverbindungen nicht mehr bedienen, weil es keine Stellplätze für die Ware an den Terminals gab.

Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Axel Mattern sagte hierzu, dass er so eine Situation noch nicht erlebt habe. Die Auslastung der Stellplätze auf den Terminals lag bei 105 Prozent. Expeditionen mussten gebeten werden, den Hafen für einige Tage nicht anzufahren. Wirtschaftsminister Frank Horch ergänzte, dass die Situation durch die gegenwärtige Krise in der

Schifffahrt nicht verbessert werde. Die Reedereien hätten durchaus die Möglichkeit, „etwas Gas“ zu geben und verlorene Zeit wieder einzuholen, doch spare man derzeit lieber mit Slow steaming Bunkerkosten.

Moderates Wachstum für dieses Jahr erwartet

Um die Zukunft freilich ist den Verantwortlichen nicht bange. Mattern erwartet für dieses Jahr ein „moderates Wachstum“ im Gesamtumschlag von drei bis vier Prozent, allein schon, weil mit der Inbetriebnahme des Kraftwerks Moorburg 4 Millionen Tonnen mehr Kohle angeliefert werden. Im Containerbereich dürfte das Wachstum leicht darunter liegen. Die große Reederei-Allianz P3, die ab Herbst ihren Dienst aufnehmen könnte, fürchte

Mattern nicht. Die Hansestadt müsste sicher in den Fahrplan aufgenommen werden, meinte er. „An Hamburg kommt niemand vorbei. Und letztlich bestimmen nicht die Reeder die Transportroute sondern die Kunden.“ Zudem sei der Hafen mit seinem ausgewogenen Anteil an In- und Exportcontainern ideal für Reedereien.

Horch ist sogar davon überzeugt, dass sich der Umschlag bis zum Jahr 2030 verdoppeln wird. „Wir sind am Scheitelpunkt in Nordeuropa und mit dem Hafen das Scharnier zum Ostseeraum mit einem Bruttoinlandsprodukt von über 100 Milliarden Euro“, sagte er. Um seine Funktionalität und Hinterlandanbindungen werde Hamburg beneidet. Diese gelte es zu sichern und auszubauen.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

Effizient, erfahren und engagiert. Wir begleiten Mandanten seit über 90 Jahren bei der Ausgestaltung und Optimierung ihrer geschäftlichen Aktivitäten.

www.fides-treuhand.de
www.fides-kemsat.de
www.fides-it-consultants.de

Am Kaiserkai 60 | 20457 Hamburg
T +49 40 23631 0

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

Operation am offenen Herzen

A7-Ausbau ist besonders im Hamburger Stadtgebiet schwierig und teuer

Die Wirtschaft blickt mit Sorge auf Norddeutschlands wichtigste Verkehrsachse. Die IHK Schleswig-Holstein und die Handelskammer Hamburg erklärten vor wenigen Wochen, dass die Behinderungen auf ein möglichst geringes Maß begrenzt werden müssten. Allein der Bereich auf Höhe der Anschlussstelle Stellingen zähle mit täglich 150.000 Fahrzeugen bereits heute zu den am höchsten belasteten Autobahnabschnitten in Deutschland, sagte Michael Eggenschwiler, Vorsitzender des Verkehrsausschusses der Handelskammer Hamburg und Geschäftsführer der Flughafen Hamburg GmbH. Eine Problematik, der sich Klaus Franke, Leiter der Verkehrsbehörde und Projektleiter für den A7-Ausbau, absolut bewusst ist.

„Es ist wie eine Operation am offenen Herzen“, sagt er und meint damit, dass während der gesamten Bauzeit der Verkehr weiter fließen müsse. Besonders im Bereich zwischen Stellingen und dem Dreieck Nordwest sowie in Elbtunnelnähe ist er am dichtesten, da hier viele Hamburger die Nord-Süd-Tangente für innerstädtische Fahrten mitnutzen. Im Bereich Altona frequentieren täglich fast



An der Ausfahrt Stellingen wird die A7 sogar fünf Spuren je Richtung haben



So wird die Zufahrt von der Kieler Straße auf die A7 einmal aussehen

130.000 Autos die A7, bei Stellingen sogar 154.000, bei Schnelsen dagegen nur noch rund 100.000. In den nächsten zehn Jahren soll der Verkehr sogar noch um rund 20 Prozent zulegen. Franke hofft, dass die A 7 großräumig umfahren wird und der nicht verlagerungsfähige Verkehr möglichst auf der A 7 bleibt, da das Stadtnetz hierfür nicht aufnahmefähig ist. Innerstädtische Umfahrungen werden

nur für einzelne temporäre Sperrungen im Bereich der Anschlussstellenrampen ertüchtigt, Ampelschaltungen umprogrammiert. Für den Fernverkehr gibt es im Norden bei Neumünster eine Umfahrung über die B205 und die A21 auf die A1.

Brücke wird vor Abbruch zur Seite geschoben

Wie schwierig es ist, die nur zwölf Kilometer lan-

ge Strecke zwischen dem Elbtunnel und der Stadtgrenze auszubauen, zeigt das Beispiel der Langenfelder Brücke, die nun als erstes in Angriff genommen wird. Sie ist nur 400 Meter lang, überspannt aber zwischen Stellingen und Volkspark die Hauptbahnlinie nach Norden. Da diese zur Entlastung des Pendlerverkehrs im kommenden Jahr deutlich mehr Züge befahren

werden (von Kiel nach Hamburg sollen die Züge künftig alle 30 statt alle 60 Minuten verkehren), ist an eine kurzfristige Sperrung nicht zu denken. Die Brücke muss deshalb zunächst einmal nach Norden verbreitert werden, damit dorthin im Herbst sämtliche sechs Spuren verlagert werden können, um die südliche Brückenhälfte abzubauen. Dazu muss sie zunächst an beiden Enden ausgeschnitten, angehoben und auf Stahlschienen gelegt werden, bevor sie in voller Länge nach Osten über die Gleise geschoben wird, wo sie neben der Bahnstrecke zerlegt werden kann.

Zwei Jahre dauert allein der Bau der neuen Brückenhälfte, der quasi in umgekehrter Weise geschieht, dann ist die andere Seite dran. Der Abriss und Neubau der Brücke zwischen Volkspark und Stellingen und die Erweiterung der anschließenden Strecke kostet ca. 80 Millionen Euro. Während für die gesamte Strecke zwischen Bordesholm und der Überführung Niendorfer Gehege im Bundeshaushalt 1,3 Mrd. Euro für Bau, Erhaltung und Unterhaltung für die nächsten 30 Jahre reserviert sind, dürfte jeder der drei Bauabschnitte auf Hamburger Seite dabei zwischen 200 und 250 Millionen Euro liegen. Die Bauzeit beträgt in Schleswig-Holstein pro Abschnitt, der nicht länger als zwölf Kilometer sein soll, dann folgen fünf Kilometer „Entlastungsstrecken“, zwei Jahre, in Hamburg ist sie wegen

der Tunnelbauarbeiten doppelt so lange.

In der Mitte sieben Meter hohe Lärmschutzwände

Kostentreiber sind dabei auch die gigantischen Lärmschutzwände und die drei Deckel über den Fahrbahnen. Die Lärmschutzwände werden bis zu sieben Meter hoch und am oberen Ende mehrere Meter über die Fahrbahn geneigt sein. Damit der Schall nicht an der Mitte nach oben entweichen kann, werden sie anders als heute auch in der Mitte anstelle der Mittelleitplanken installiert werden. Ein Vorteil auch bei Nacht: Der Gegenverkehr ist so nicht mehr zu sehen.

Die drei Deckel werden im Bereich Schnelsen (560 Meter), Stellingen (893 Meter) und Altona (2.030 Meter) errichtet. Am kompliziertesten dürfte der Bau bei Stellingen sein. Dort werden die Fahrbahnen sogar auf zehn Spuren verbreitert. Um mit dem Bau einer der beiden Außenwände beginnen zu können, muss zunächst eine Spur auf die Gegenfahrbahn verlagert werden, damit das Baufeld verbreitert werden kann. Anschließend soll eine provisorische Lärmschutzwand gebaut werden, da für die nächsten Jahre auf dieser Trasse der gesamte Verkehr in sechs Spuren laufen wird. Zwar nur mit Tempo 60, wie in allen Baustellenbereichen, aber dafür noch dichter an der Wohnbebauung. Wenn dieser Bereich hergestellt ist, kann die andere Fahrbahn komplett gesperrt und ausgebaut werden. Am Ende

wird ein rechteckiger Kasten mit 4,80 Meter Höhe (30 Zentimeter mehr als beim Elbtunnel) entstanden sein, auf dem Kleingärten und Parks entstehen sollen.

Ab 2016 beginnen auch die Arbeiten im Süden

Während in Stellingen der Brückenbau vorgezogen wurde, da die Langenfelder Brücke marode ist und andernfalls für 20 Millionen Euro hätte saniert werden müssen, dürfte in Schnelsen der Baubeginn erst im Spätsommer sein. Der Altonaer Deckel wird erst im Jahr 2019 in Angriff genommen. Auch südlich des Elbtunnels wird in dieser Zeit mächtig gebaut. Die aufgeständerte A7 zwischen Waltershof und Moorburg dürfte ab 2016 auf acht Spuren verbreitert werden. Fast zeitgleich soll der Lückenschluss von der A7 zur A 26 Richtung Stade in Angriff genommen werden. Und in drei Jahren könnte tatsächlich der Bau der Hafenquerspange von der A7 zur A1 beginnen.

Bei allen Erweiterungsbauten soll die Zahl der Fahrbahnen während der Arbeiten stets erhalten bleiben.



Klaus Franke, Baudirektor BWVI

Zudem will die Verkehrsbehörde über Broschüren, Newsletter, Flyer, dynamische Infotafeln und Apps die Autofahrer über die aktuelle Lage informieren. Am Bordesholmer, Buchholzer und Horster Dreieck werden Hinweistafeln mit aktuellen Zeitangaben von der Reisedauer auf den jeweiligen Strecken installiert. Auch über den Verkehrsfunk dürfen Ausweichstrecken ständig durchgegeben werden. Ex-Staatsrat Gerhard Fuchs soll als Verkehrskoordinator all diese Informationen bündeln und dafür Sorge tragen, dass sie an alle Beteiligten aus Wirtschaft, Verbänden Politik und Bevölkerung weiter gegeben werden. Der Newsletter ist über ausbauA7@bwvi.hamburg.de bestellbar.

Text: Matthias Soyka



Auf Schnelsener Deckel werden Kleingärtner angesiedelt

NPorts plant zweite Ausbaustufe

Trotz enttäuschender Zahlen steht der Wirtschaftsminister zum JadeWeserPort



In Brake soll ein zweiter Liegeplatz für Großschiffe für den Getreideumschlag entstehen

„Die Umschlagzahlen sind überhaupt nicht das, was wir erwartet haben“, sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) bei der Vorstellung der Jahres-Bilanz der NPorts-Häfen und meinte damit den JadeWeserPort. Mit 76.117 TEU verzeichnete der neue Tiefwasserhafen 2013 nur rund ein Zehntel der erhofften Ladungsmenge. Dennoch stand Lies unumwunden zu dem Wilhelmshavener Containerterminal und stellte sogar die Planung für eine zweite Ausbaustufe in Aussicht.

„Bei Hafenplanungen muss man langfristig denken“, ergänzte er, „und wenn die Reeder endlich kommen, brauchen sie auch eine Perspektive für weiteres Wachstum.“ Genährt wird dieser Optimismus von der neuen Allianz der drei größten Containerreedereien der Welt, Maersk, MSC und CGA CGM, die sich mit

ihren größten Schiffen zu dem Dienst P3 zusammengeschlossen haben. Sollte dieser im Mai von den Kartellbehörden genehmigt werden, würde Wilhelmshaven ab dem Spätsommer von zwei Supercarriern in der Woche angefahren werden. Hinzu käme eine entsprechende Anzahl von Feederschiffen.

Folgerichtig fordert Lies von der Bahn auch eine rasche Elektrifizierung der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven, die aber kaum vor 2018 fertig sein dürfte. Bahn und Binnenschiff seien laut Lies angesichts der prognostizierten Mengensteigerungen von jährlich 2,8 Prozent von entscheidender Bedeutung bei der Hinterlandanbin-

dung. Deshalb habe er auch trotz fehlender Mittel im Bundeshaushalt die Planung für einen Neubau der Schleuse Lüneburg als Ersatz für das Schiffshebewerk Scharnebeck in Auftrag gegeben. Ebenso wichtig sei der Ausbau der Amerika-Linie. Sie verbindet die Nordseehäfen über Soltau, Uelzen, Salzwedel mit Stendal und stellt somit eine direkte Verbindung nach Magdeburg und Berlin dar. Allerdings ist sie bislang nur eingleisig und kaum elektrifiziert.

Lies für rasche Elbquerung bei Glücksstadt

Vehement setzte er sich auch für den Bau der Elbquerung bei Glücksstadt und einen raschen Lückenschluss der A20 ein. Dies sei wichtig für das Gesamt-

konzept einer transnationalen Verbindung. Das Land Niedersachsen wird in den nächsten Jahren jährlich mindestens 30 Millionen Euro in den Ausbau der Infrastruktur investieren. Allein in diesem Jahr sollen es 72 Millionen Euro sein.

Vier Wachstumsmärkte für die Zukunft

Dabei hat NPorts für sich vier Wachstumsmärkte identifiziert. Neben dem Containertransport ist dies zum einen der Agrarbereich. Hier soll der Hafen Brake einen zweiten Liegeplatz für Großschiffe mit bis zu 275 Metern Länge erhalten. Bei Hafenbetreiber J. Müller hatte der Getreideumschlag im vergangenen Jahr um zehn Prozent auf 826.000 Tonnen zugelegt. Für den Kfz-Export sollen

in Emden, dem drittgrößten Standort dieser Art in Europa, ein Dalbenliegeplatz am Außenhafen entstehen und die Planungen für den Lückenschluss zwischen Emspier und Emskai vorangetrieben werden.

Der vierte Wachstumsmarkt ist der Energiesektor. Für den Ausbau der Offshore-Windanlagen werden weitere Flächen in Cuxhaven geschaffen. In Wilhelmshaven wurden am bislang wenig ausgelasteten JadeWeserPort Rotorsterne zusammengebaut und verschifft, die von dort aus anders als bei den anderen deutschen Nordseehäfen trotz ihrer enormen Breite ohne Störung des übrigen Schiffsverkehrs auf See gebracht werden können. Auf Norddeich errichtet zudem Dong Energy eine Betriebsführungszentrale für

ihre Windparks Riffgrund 1 und 2 sowie Godewind 1 und 2. Weitere Ausbauten sind auch in Emden am Rysumer Nacken geplant.

Kritik an Gabriels Energiekonzept

Lies überraschte in diesem Zusammenhang mit deutlicher Kritik an den Plänen der Bundesregierung, insbesondere seines Parteifreundes Sigmar Gabriel. „Wir brauchen ein deutliches Signal für Investoren, damit weiter ausgebaut wird.“ Die Offshore-Industrie sei für Niedersachsen von extremer Bedeutung, sowohl durch den Umschlag aber auch aufgrund der Industrieansiedlungen.

Insgesamt war der Seegüterumschlag in den NPorts-Häfen Wilhelmshaven (minus sechs Prozent auf 24,5

Millionen Tonnen), Brake (minus acht Prozent auf 5,7 Millionen Tonnen), Cuxhaven (minus fünf Prozent auf 2,65 Millionen Tonnen), Emden (konstant 4,4 Millionen Tonnen), Nordenham (minus 15 Prozent auf 2,7 Millionen Tonnen), Stade (minus sieben Prozent auf 5,3 Millionen Tonnen), Leer (minus ein Prozent auf 45.700 Tonnen), Oldenburg (minus 14 Prozent auf 128.000 Tonnen) und Papenburg (minus drei Prozent bei 585.000 Tonnen) um rund sieben Prozent auf 46 Millionen Tonnen rückläufig. Die neue Geschäftsführung der Seaports of Niedersachsen GmbH, Inke Onnen-Lübben, wertete dies nach den zweistelligen Wachstumsraten in 2012 als Konsolidierung auf hohem Niveau.

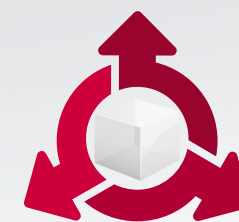
Text: Matthias Soyka



Stellten die NPorts-Zahlen vor: Olaf Lies, Inke Onnen-Lübben, Holger Banik und Andreas Burmann (v.l.)

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!

„Das ist eine neue Dimension für mich“

Hans Stapelfeldt ist nun auch Geschäftsführer der Walter Lauk Containerspedition GmbH



Die Firma Stapelfeldt ist mit ihren 25 Mitarbeitern bislang besonders bei Hafenumfuhren aktiv

Es gibt eine Reihe von Lebensweisheiten: Etwa, dass die wichtigsten Entscheidungen unseres Lebens oft nur von Zufällen bestimmt werden. Oder: Alles Gute kommt von oben. Dass diese teils banalen Überlieferungen auf den ersten Blick nicht immer stimmen müssen, belegen die vergangenen Monate im Leben von Hans Stapelfeldt. Denn das, was da im Herbst über seinem Firmensitz in Hamburg-Steinwerder herniederging, war alles andere als gut. Ein heftiger Sturzregen führte in seinen Büroräumen zu einem kapitalen Wasserschaden, so dass Stapelfeldt mit seiner Firma Stapelfeldt Transport GmbH quasi über Nacht auf der Straße stand. Er fragte bei Freunden herum, ob er mit seinen fünf Büro-Mitarbeitern bei ihnen vorübergehend unterkommen könnte. Jörn Lauk, Sohn des Firmengründers Walter Lauk, war es schließlich, der ihm Obdach gewährte. Und aus dem Provisorium ist nun eine Dauerlösung geworden.

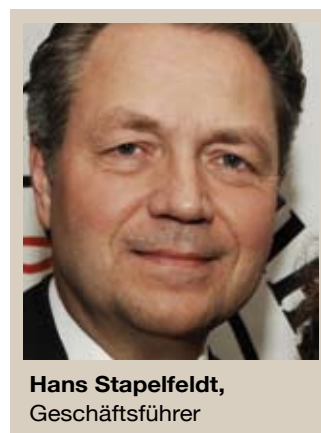
Seit Jahresbeginn ist Stapelfeldt nun auch Geschäftsführer in der Walter Lauk Containerspedition GmbH. „Beide Unternehmen passen unheimlich gut zusammen und ergänzen sich“, schwärmt Stapelfeldt. Denn sie nutzten bereits seit Jahren gemeinsam den gleichen Lkw-Parkplatz und sind in ähnlichen Geschäftsfeldern

unterwegs. Während Stapelfeldt sich eher auf den Just-in-time-Nahverkehr spezialisiert hat, indem er im Wesentlichen für Großkunden wie BP, Aral oder Castrol containerisierte Schmierölprodukte direkt aus der Produktion an die Terminals zum Export liefert, ist Walter Lauk neben den Hafenumfuhren für K+S auch im Fern-

und Binnenschiffverkehr unterwegs.

Gesamtkonzept zur Vermeidung von Fahrten

Zudem fahren beide Unternehmen im Dreischicht-Betrieb rund um die Uhr. „Da gibt es bei dem ein oder anderen natürlich Spitzen, die wir gemeinsam besser abfedern können“ Soll heißen:



Hans Stapelfeldt,
Geschäftsführer

Kein Truck soll mehr solo durch Hamburg fahren. Die Dispo von Lauk und die Dispo Stapelfeldt stimmen sich ständig ab zur Tourenoptimierung. Der Kunde merkt von all dem nichts. Für ihn zählt nur, dass seine Ware pünktlich am Zielort ankommt. Ein weiterer Optimierungspunkt, an dem Hans Stapelfeldt derzeit arbeitet, ist die Vermeidung von langen Fahrten mit Leercontainern. „Wir wollen die Fahrten zwischen den Containerdepots und Terminals reduzieren, um die Straßen im Hamburger Hafen zu entlasten. Deshalb bauen wir gerade ein System auf, das vor allem Fahrten über die Köhlbrandbrücke vermeidet.“ Zum einen geht es um das „Drehen“ von Containern. Volle Import-Container sollen nach dem Entladen beim Kunden nicht in Depots sondern direkt zu dem nächsten Nutzer gefahren werden.

Mit im Boot seien mit Projeco und HCS bereits auch zwei Leercontainerdepot-Betreiber, die über einen Wasseranschluss verfügen. Terminals wie der Unikai und C. Steinweg sind auch auf der Liste potentieller Partner. Sie alle könnten mit dem Greenliner, der bereits seit Jahren Containerumfuhren auf dem Wasserweg bestreitet, angefahren werden. Denn die Köhlbrandbrücke dürfte in den nächsten drei Jahren zu der Schwachstelle im Hamburger Hafen werden.

Köhlbrandbrücke ab Frühjahr nur einspurig

Ab dem Frühjahr wird auf der Hauptschlagader für

jeweils acht Monate im Jahr je eine Spur gesperrt. „Das bedeutet in den vier Morgen- und Abendstunden massive Behinderungen“, rechnet Stapelfeldt vor. Denn durch den Wegfall der Freizone habe der Berufsverkehr im Hafen um über zehn Prozent zugenommen. Rund 13.000 Lkw passieren derzeit die Köhlbrandbrücke und etwa doppelt so viele Pkws.

Stapelfeldt selbst ist seit langem in zahlreichen Gremien engagiert und sucht immer wieder nach Verbesserungsmöglichkeiten im Hafen. Doch bislang war seine Firma schlicht zu klein, um selbst etwas zu bewirken. Mit Walter Lauk, der über 100 Lkws im Einsatz hat, sei dies nun anders. „Das ist eine neue Dimension für mich“, sagt Stapelfeldt. Gemeinsam sei man stark genug, um mit der Lauk-Gruppe einen Plan B für die Köhlbrandbrücke zu entwickeln. Man habe bei der Wirtschaftsbehörde, HPA, allen Terminals und vielen Reedern bereits intensiv diskutiert und Vorschläge unterbreitet, gemeinsam als „Open Shop“ einen „Köhlbrandbrücken-Ersatzverkehr“ einzurichten. „Wir müssen vor allem die Mega-Peaks abfedern“, ergänzt er. Eben jede Verkehrsspitzen morgens und abends.

Veterinärämter sollen länger offen sein

Dazu bedürfe es eines Gesamtkonzepts. Das Wichtigste sei es, Fahrten über die Brücke zu vermeiden. Neben unnützen Leercontainerfahrten könnten beispielsweise die Öffnungszeiten der Veterinärämter

auf beiden Hafenseiten verlängert werden, damit die Lkws auf der jeweiligen Hafenseite bleiben. Denn von den rund 30.000 Lkws, die täglich in den Hafen fahren, seien rund

machen und die Infrastruktur verbessern. Bis dahin: „Wir sind mit den Reedern und der Industrie im ständigen Gespräch, um leistungsfähige Alternativen anzubieten wie zum



Stapelfeldt und Walter Lauk parkten bereits ihre Lkws gemeinsam



Künftig wollen beide unnötige Container-Umfuhren vermeiden

ein Viertel Hafentransporte und Umfuhren. Das zweite Viertel falle auf den Fernverkehr, rund die Hälfte aller Lkws liefern Waren in die Metropolregion Hamburgs aus.

Bestärkt wird Stapelfeldt mit seinem Ansinnen von den Reedern. Viele hätten ihm versichert, dass die Fahrtrinnenanpassung natürlich wichtig sei, aber ebenso notwendig sei der reibungslose Ablauf der Hinterlandverkehre. Und die beginnen nun einmal im Hafen. Wenn dort ständig Stau sei, verliere der Hafen für die Verloader an Attraktivität. Deshalb müssten Hamburg und der Bund ihre Hausaufgaben

Beispiel das Projekt Port 24/7.“

Die Zusammenarbeit mit der Lauk-Gruppe ist für Stapelfeldt eine ideale Plattform. Deshalb wolle er auch nicht wieder aus dem Büro ausziehen. Jörn Lauk und Hans Stapelfeldt hätten beide erwachsene Kinder und müssten sich nichts mehr beweisen. „Wir wollen im Hamburger Hafen neue Wege gehen“, sagt er. Ihm mache es Spaß, sich mit Kunden zusammen zu setzen, deren Probleme anzuhören und mit seinem Team nach Lösungen zu suchen. Und so hat er, wieder so eine alte Weisheit, aus der Not eine Tugend gemacht

Text: Matthias Soyka



In Iskenderun hat der Baukonzern Limak ein Containerterminal für Großschiffe errichtet

Buss goes Turkey

Das Hamburger Unternehmen hat in Iskenderun ein Terminal eröffnet

Buss Port Logistics hat nach dem holländischen Eemshaven im türkischen Iskenderun ein zweites Multipurpose-Terminal im Ausland eröffnet. 90 Mitarbeiter sollen dort jährlich rund 2 Millionen Tonnen umschlagen. Dazu hat die Buss Gruppe 3 Millionen Euro in schweres Gerät investiert. Laut Buss Port Logistics Geschäftsführer Heinrich Ahlers soll dies nur der erste Schritt am östlichen Mittelmeer sein. Buss hat ein weiteres Terminal in der Nähe von Istanbul im Auge.

Iskenderun wurde von Alexander dem Großen gegründet und hieß früher deshalb auch Alexandretta. Die 200.000-Einwohner-Stadt liegt nur rund 20 Kilometer von der syrischen Grenze entfernt und könn-

te zum Tor für den Irak und den Iran werden. Buss war bereits über sein Tochterunternehmen Securitas Export Packers in der Türkei im Bereich seefeste Verpackungen und mit der Stauerei bei Projektladungen aktiv, als ein Betreiber für einen Teil des LimakPorts gesucht wurde. Limak ist ein großer Baukonzern, der den Hafen im Zuge der Privatisierung 2011 erworben und so modernisiert hat, dass mit fünf Post-Panamax-Containerbrücken selbst die größten Containerschiffe abgefertigt werden können. Doch der erhoffte Aufschwung von Limak Port blieb zunächst

aus. Es fehlte an einem erfahrenen Betreiber des Geländes.

90 Mitarbeiter
sind im Hafen tätig

Buss gründete daraufhin ein Joint Venture mit dem türkischen Unternehmen Erk Lojistik, „Buss Erk“, und schloss mit Limak einen mittelfristigen Vertrag ab, wonach Buss Erk 90 Mitarbeiter stellt. 30 sind an der Multipurposepier tätig, die übrigen 60 werden im restlichen Hafengebiet von Limak eingesetzt. Buss erhält eine feste Vergütung abhängig vom Gewicht und der Ladungsart,

Limak stellt drei Hafemobilkräne.

Ahlers sieht in dem Hafen ein großes Entwicklungspotenzial, vor allem, wenn sich die Lage im Irak und im Iran stabilisieren sollte. Umgeschlagen werden derzeit sowohl Massengüter, als auch konventionelle Stückgüter, RoRo- und Projektladungen sowie Bahn- und Militärgeräte.

Containerumschlag nahe
Istanbul in Planung

Buss will jedoch neben reiner Hafendienstleistung noch mehr. In Tuzla in unmittelbarer Nähe von Istanbul ist das Hamburger



Heinrich Ahlers,
Geschäftsführer



Massengutumschlag von Buss Erk-Mitarbeitern an der Multipurpose-Pier

Unternehmen an den Planungen für ein Containerterminal beteiligt. Derzeit wartet Buss auf Genehmigungen. Allerdings ist die

Lage dort komplizierter. Zum einen gibt es ähnlich wie in Hamburg Bestrebungen von Städteplanern, Hafengebiete in Wohnbe-

bauung umzuwidmen. Die Millionen-Metropole Istanbul wächst jährlich um 300.000 Einwohner und braucht dringend Bauland

an seiner Stadtgrenze. Zwei Containerterminals wurden deshalb schon geschlossen. Ob die Fläche, auf die Buss eine Option hat, nun ebenfalls umgewidmet wird, ist noch nicht entschieden – nicht zuletzt aufgrund der Wirren an der Spitze der politischen Führung des Landes.

Bis zu 1,5 Millionen
TEU Umschlag möglich

Geplant ist, auf einem ehemaligen Werftgelände, für das der Buss-Partner über die Seerechte verfügt, an einem 750 Meter langen Kai ein Terminal mit 400.000 Quadratmetern Fläche zu errichten, das auch RoRo- und Stückgüter umschlagen kann. Bei vollem Betrieb wäre eine Jahresleistung von 1,5 Millionen TEU möglich.

Text: Matthias Soyka

Komplexe Aufgaben erfordern effiziente Lösungen!

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



Trogbrücke über die Elbe bei Rothensee
am Wasserstraßenkreuz Magdeburg

PANTAENIUS
Unternehmensversicherungen

Hamburg · Düsseldorf · München

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

www.pantaenius.eu

„Wir sind die guten Geister im Hintergrund“

Die Carl Tiedemann Cruise GmbH sorgt für die Beladung von Kreuzfahrtschiffen



Die Mitarbeiter der Carl Tiedemann Cruise GmbH sind auf das Be- und Entladen von Kreuzfahrtschiffen spezialisiert

Kreuzfahrten stehen in Hamburg hoch in Kurs. Seit dem Beginn vor 15 Jahren sind die Zahl der Schiffsanläufe und der Passagiere, die die Hansestadt besuchen, in die Höhe geschossen. Waren es um die Jahrtausendwende gerade einmal eine Hand voll Schiffe, die in der Elbmetropole anlegten, kamen im vergangenen Jahr 179 Schiffe mit über 500.000 Passagieren. Sie alle wurden von Mitarbeitern der Carl Tiedemann Cruise GmbH betreut – ohne es zu merken. Denn das Hamburger Traditionsunternehmen, das in diesem Jahr 135 Jahre alt wird, stellt die Servicecrew an Land, die für das Be- und Entladen der Schiffe zuständig ist. „Wir sind die guten Geister im Hintergrund, die machen, dass alles geht“, umschreibt es Geschäftsführerin Carola Zehle.

Und das ist auch gut so. Denn die Passagiere sollen sich beim Besteigen des Schiffes nicht mehr um ihre Koffer kümmern müssen oder von dem emsigen Treiben der Hafenarbeiter gestört fühlen. „Wir haben unsere Mitarbeiter extra dafür geschult“, sagt Zehle. „An Frachtterminals wird schon mal über größere Distanzen gerufen. Das geht an Kreuzfahrtpiers natürlich nicht.“ Discretion sei alles. Die Reedereien müssten sich blind auf die Zuverlässigkeit der

Dienstleistung verlassen können. „Konstanz und Erfahrung sind in dem Geschäft sehr wichtig“, ergänzt sie.

Ladung aus 30 Lkws muss an Bord gebracht werden

Denn das Be- und Entladen eines Kreuzfahrtschiffes ist nicht immer so ganz einfach. Vor dem Auslaufen gilt es, zwischen 15 und 30 Lkws in der richtigen Reihenfolge zu entladen. Zuerst kommen die frischen Lebensmittel, vom

Hummer bis zur Hochzeitstorte, zuletzt Bordequipment. Das alles erfolgt über eine separate Luke, an der Gabelstapler vorfahren können. So wird auch das Gepäck an Bord geschafft, das zuvor in Gitterboxen verstaut wurde. „Natürlich wollen die Passagiere nach dem Bording zeitnah an ihr Gepäck in ihren Kabinen kommen“, erklärt Zehle.

Umgekehrt ist die CT Cruise GmbH auch für die Entsorgung von Kreuzfahrtschiffen zuständig. Dazu zählen Müll und

Abwässer ebenso wie dreckige Wäsche, die zur Reinigung zu fahren ist. Die Abläufe sind eingespielt, denn manchmal sind nur wenige Stunden Zeit.

Die Mannschaft ist Kreuzfahrt-verrückt

Dass alles so gut klappt, liegt auch an den Mitarbeitern. „Wir haben eine Kreuzfahrt-verrückte Mannschaft“, sagt Zehle. Mit Leonard de los Santos sei z. B. ein Mitarbeiter dabei, der über 90 Prozent

aller Anläufe seit dem ersten Tag mitgemacht habe. „Er plant seine Urlaube um die Anläufe herum“, berichtet sie. Der Philippino ist an Bord gern gesehen, da er die Sprache der oftmals philippinischen Mannschaften spricht und viele Probleme auf dem kleinen Dienstweg regeln kann.

„Die gute Umschlagleistung resultiert auch daraus, dass wir jahrelang erprobte Hafenarbeiter einsetzen“, sagt die Firmenchefin weiter. „Wir zahlen ihnen deshalb auch den hohen Hafentarif, was im Kreuzfahrtbereich nicht unbedingt notwendig wäre.“ Denn wenn am HafenCity oder Altonaer Kreuzfahrtterminal mal kein Schiff liegt, ist die Crew für die Carl Tiedemann Stauerei

auf den Frachtterminals unterwegs.

Einsätze auch zu ungewöhnlichen Zeiten

Wie gut eine Truppe sei, zeige sich aber in der Regel erst, wenn es schwierig wird. „Wir sind Spezialisten für alles, was blue color ist“, betont Zehle nicht ohne Stolz. „Wir machen es nicht nur, wenn es einfach ist, sondern auch, wenn’s komplizierter wird.“ Abfahrten etwa wie nun zu Silvester, wo ein Kreuzfahrtschiff erst kurz nach Mitternacht abgelegt hat. Der Neujahrstag ist einer der wenigen Feiertage in der Hafenwirtschaft. Oder wenn es darum geht, Extraarbeiten an Bord zu erledigen, wie etwa der Aufbau einer großen Musikanlage für eine Festver-

anstaltung wie einst bei der „MS Europa“ oder „MSC Magnifico“. Sicher spielt da auch noch die Erinnerung an die Anfangszeiten eine Rolle, als die ersten Kreuzfahrtschiffe noch am Unikai festmachten. Für jede Ankunft musste damals ein Zelt als provisorische Ankunftshalle auf- und wieder abgebaut werden. Logisch, dass auch dies Carl Tiedemann machte, schließlich ist der Unikai einer der Haupteinsatzorte der Stauerei-Abteilung im Hause mit Ro-Ro-Verkehren. Da müssen die Tiedemänner schon mal in weiße Overalls steigen, damit keine Gürtelschnalle ein Armaturenbrett aus Wurzelholz zerkratzen kann.

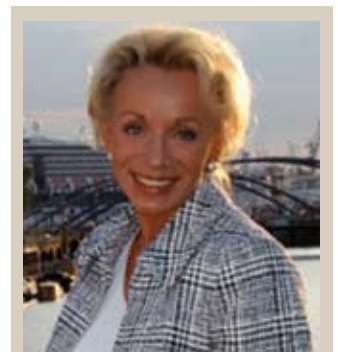
Ungewöhnliche Arbeitszeiten seien für ihre Truppe kein Problem, meint

Zehle. Die meisten Kreuzfahrtschiffe legten an Wochenenden an. Viele ihrer Mitarbeiter hätten nichts dagegen, an drei Sonntagen hintereinander zu arbeiten, wenn es sein muss. Wie es im Hafen eben so heißt: „Wat mut, dat mut.“

Zusammenarbeit mit Flughafen sinnvoll

Wenn das dritte Kreuzfahrtterminal im Juni 2015 kommt und die Organisation vom Hamburg Cruise Center, einer gemeinsamen Tochtergesellschaft der HHLA und Aida Cruises, auf die HPA und den Flughafen Hamburg übergeht, hofft Zehle auf weitere Aufträge für ihre engagierten Mitarbeiter. „Wenn nun am dritten Terminal mehr Wechsellpassagiere nach Hamburg kommen, ist es nur logisch, dass hier der Flughafen mit eingebunden ist. Schließlich werden viele Passagiere dort ankommen.“ An der Kaikante mit dem gesamten seeseitigen Umschlag kenne sich aber nun einmal ihr Unternehmen am besten aus und hat vor allem für die reibungslose Organisation des Betriebes viel zu bieten. Da mache es nur Sinn, Hand in Hand zu arbeiten.

Text: Matthias Soyka



Carola Zehle,
Geschäftsführerin

Nun hat es auch Hansa Treuhand erwischt

Zwei Schiffe des Emissionshauses schliddern in die Insolvenz



Foto: Hansa Treuhand

Die „HS Humboldt“ ist eines der beiden Schiffe, die in die Insolvenz gerutscht sind

Die Krise in der Schifffahrt dauert nun schon sechs Jahre – bis auf ein kurzes Aufflackern in 2010 ohne Unterbrechung. Mit Hansa Treuhand hat es Anfang Februar jetzt auch eines der letzten Emissionshäuser getroffen, das mit zwei seiner Schiffe Insolvenz anmelden musste. Für Firmenchef Hermann Ebel kamen dabei gleich zwei unglückliche Faktoren zusammen: Zum einen zwei BGH-Urteile vom 12. März 2013 (Az.: II ZR 73/11 und II ZR 74/11), die Anlegern Recht gaben, die ihre Gewinnausschüttungen nicht in einen kriselnden Fonds zurückzahlen wollten, zum anderen der Kaskadeneffekt in der Containerschifffahrt.

Letzterer resultiert aus den immer größeren Schiffen, die unvermindert geordert werden. Sie führen dazu, dass die nächst kleineren Klassen in ihren bisherigen Einsatzgebieten gegenüber den größeren

und moderneren Schiffe wirtschaftlich unattraktiv werden und auf andere Fahrtgebiete ausweichen müssen. Dort wiederum verdrängen sie die nächst kleinere Klasse. Dieser Abwärtssog hat laut Ebel seine natürliche Grenze bei den Panamax-Schiffen, also jener Klasse, die einst zum Passieren des Panama-Kanals gebaut wurde. Der wiederum wird gerade ausgebaut und alsbald für erheblich größere Schiffe passierbar sein. Also verlieren die Schiffe auch hier ihre Daseinsberechtigung. Umgekehrt können sie nicht auf abermals klei-

nere Fahrtgebiete ausweichen, weil dort die kleineren Hafenzufahrten und Terminalanlagen natürliche Grenzen darstellen. Die Panamax-Schiffe sind schlicht zu groß für kleinere Häfen oder etwa den Nord-Ostsee-Kanal.

Kleinere Frachter werden schneller verschrottet

Hinzu kommt, dass viele kleinere Schiffe schon recht betagt sind und somit leichter verschrottet werden. Zudem stehen kaum neue Schiffe in den Orderbüchern. Ein 2.500-TEU-Schiff kostet

derzeit bis zu 33 Millionen Dollar und müsste langfristig tägliche Charraten von bis 17.000 Dollar erzielen, um profitabel zu fahren. Die Raten liegen derzeit jedoch bei der Hälfte, „Es wird deshalb besonders bei den kleinsten Schiffen schnell zu einem Marktausgleich kommen“, glaubt Ebel. Anders bei eben den Schiffen mittlerer Größe, die zudem noch mit den technischen Verbesserungen von Neubauten zu kämpfen haben, die anders als zehn oder 15 Jahre alte Schiffe besser für Slow steaming ausgelegt sind

und aufgrund verbesserter Schiffsrümpfe und modernem Abgasmanagement sowohl wirtschaftlicher als auch ökologisch günstiger unterwegs sind.

Charraten sind massiv abgestürzt

Die Folge ist, dass die Charraten für diese Schiffsgröße auf derzeit rund 6.000 Dollar pro Tag abgestürzt sind. Die Raten für deutlich kleinere Schiffe seien dagegen gerade in den ersten beiden Monaten dieses Jahres spürbar gestiegen. Für ein 1.700-TEU-Schiff mit Ladegeschirr könnten derzeit Raten von bis zu 9.000 Dollar erzielt werden, über 1.000 mehr als im Vorjahr. Mit der „HS Humboldt“

und der „HS Livingston“ dagegen sind eben zwei jener 5.000-TEU-Schiffe in die wirtschaftliche Schieflage gerutscht.

Anleger wollten Gewinne nicht wieder einzahlen

Neben der schlechten Weiterführungsprognose sei laut Ebel auch die Weigerung einiger Anleger ausschlaggebend gewesen, bereits ausgeschüttete Gewinne zurückzahlen. Was Anleger freilich laut Ebel übersehen, ist, dass der juristische Erfolg nur eine kurze wirtschaftliche Entspannung bringt. Denn bei der Insolvenz eines Fonds ist der Insolvenzverwalter nämlich berechtigt, alle Ausschüttungen zurückzuverlangen. Dann

jedoch ohne jede Perspektive, jemals auch nur einen Teil der Einlage einmal wieder zu sehen. Dies, so Ebel, werde von den Anwälten der Anteilseigner gerne verschwiegen.

Letztlich, so sind sich die Experten einig, bleibt den Anlegern gar nichts anderes übrig, als die Ausschüttungen zurückzahlen. Das Geld wäre am Ende so oder so weg. Einzig frisches Geld nachzuschießen sollte wohl überlegt werden. Dies sollte davon abhängig gemacht werden, zu welchem Preis das Schiff einst gebaut wurde und wie viel von den Krediten bereits getilgt wurde. Ein Schiff, das in der Boomphase (2006-2008) gebaut wurde und noch hoch verschuldet ist,

dürfte wohl nie mehr wirtschaftlich betreibbar sein.

Zwangsversteigerung wäre die schlechteste Option

Für Ebel seien die Insolvenzen ein „bittere Pille“, auch wenn sein Haus jeweils nur mit 1 bis 3 Millionen Dollar an den Schiffen beteiligt war. Hansa Treuhand, die 41 Schiffe hält, wolle auch diese Schiffe weiter bereedern und nach Absprache mit der Bank, die nach seinen Aussagen von dem Schritt Ebels überrascht war, die vor zehn Jahren in Korea gebauten Schiffe weiter in Fahrt halten. Ein Notverkauf oder gar eine Zwangsversteigerung seien die für alle ungünstigsten Optionen.

Text: Matthias Soyka



Hermann Ebel,
Hansa Treuhand-Chef

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



Walter Lauk Containerspedition GmbH
Walter Lauk Ewerführerei GmbH
Walter Lauk Containerspedition GmbH

- Hafenschifffahrt
- Ewerführerei
- Binnenschifffahrt
- Agentur/Klarierung
- Wagenkontrollen
- Agrarspedition
- Containerspedition
- Börde Container Feeder



Ellerholzdam 22
Am Hansehafen 14
Willy-Brandt-Platz 1

D-20457 Hamburg
D-39126 Magdeburg
D-28215 Bremen

Tel: +49 (0)40 31 78 28 0
Tel: +49 (0)391 50 53 0
Tel: +49 (0)421 69 64 320

Wann haftet der IT-Verantwortliche?

Immer komplexere Aufgaben bergen rechtliche Probleme

Vorbei sind die Zeiten, in denen ein CIO (Chief Information Officer) ausschließlich IT-Projekte verantworten musste. Sein Aufgabenspektrum hat sich erweitert. Heute hat er auch bei Entscheidungen für das Business die Finger im Spiel. Er muss also Probleme lösen, die nicht zwangsläufig technischer Natur sind. Wie ist es vor diesem Hintergrund um seine persönliche Haftung bestellt?



Im Computerbereich lauert so manche rechtliche Tücke

ansprüche der Rechteinhaber, sondern kann auch eine strafrechtliche Verfolgung nach sich ziehen. Der CIO muss aber auch immer peinlich genau darauf achten, nicht zu viele oder zu umfangreiche Lizenzen zu unterhalten. Denn auch die Überlizenzierung stellt eine Pflichtverletzung dar, sofern daraus für das Unternehmen unnötige Ausgaben erwachsen.

Datenschutz birgt Tücken für den CIO

Dem CIO muss auch bewusst sein, dass bestimmte Inhalte (beispielsweise beim Einsatz privater Endgeräte für Unternehmenszwecke) geschützt sind, spricht: vom Arbeitgeber nicht eingesehen werden dürfen. Alles anschauen darf er lediglich dann, wenn der Arbeitgeber die E-Mail- und Internet-Nutzung explizit nur zu Geschäftszwecken erlaubt. Genehmigt aber das Unternehmen private Internet-Nutzung ausdrücklich oder duldet es sie stillschweigend, wird es damit zum Diensteanbieter im Sinne des Telekommunikationsgesetzes (TKG). Folglich findet das Fernmeldegeheimnis Anwendung, und eine Prüfung, wann der einzelne Arbeitnehmer welche Internet-Seiten aufgerufen hat, ist datenschutzrechtlich unzulässig. Dasselbe gilt für E-Mails: Wenn die private Nutzung des dienstlichen

E-Mail-Accounts gestattet ist und sich dienstliche nicht von privaten Mails unterscheiden lassen, ist eine Einsicht in die Kommunikation verboten.

Datenschutzrechtliche Vorschriften spielen in der CIO-Praxis auch dann eine Rolle, wenn IT-Services an externe Dienstleister ausgelagert werden. Das IT-Outsourcing wird immer häufiger in Form von Cloud-Computing-Services betrieben. In diesem Zusammenhang muss der (mit-)verantwortliche CIO wissen, dass hier in der Regel eine Auftragsdatenverarbeitung gemäß § 11 Bundesdatenschutzgesetz (BDSG) vorliegt. Das heißt, der Cloud-Provider wird als verlängerter Arm des Unternehmens tätig. Das Unternehmen bleibt aber die verantwortliche Stelle für personenbezogene Mitarbeiter- und/oder Kundendaten. Der CIO muss darauf achten, dass beim Cloud-Anbieter ein angemessenes Datenschutzniveau gewährleistet ist. Dies ist (nur) unproblematisch, wenn die Cloud sich ausschließlich im EU/EWR-Raum befindet. Von US-amerikanischen oder anderen Anbietern sollte dagegen Abstand genommen werden, um Verstöße gegen das BDSG und daraus resultierende Schadensersatz- oder Bußgeldpflichten zu vermeiden.

Die rechtliche Grauzone bei finanziellen Abstreichen

Datensicherheit erfordert Schulung von Mitarbeitern

Auch das Thema Datensicherheit sollte die CIOs interessieren. Der IT-Verantwortliche muss schon bei der Beschaffung der

Soft- und Hardware die individuellen Sicherheitsbedürfnisse im Blick haben. Je nach Kontext sollte er Produkte oder Lösungen wählen, die einerseits sicher genug sind und andererseits keine unnötigen Hürden vor der Nutzungsfreundlichkeit aufstellen. Als Anhaltspunkt und zur Absicherung von Entscheidungen bieten sich hier die DIN-Normen (insbesondere ISO/IEC 20000 und 27000er-Reihe) oder die Vorgaben des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) an.

Datensicherheit erfordert auch die Schulung von Mitarbeitern: Je nach Art der verarbeiteten Daten sollte auf starke Verschlüsselung und sichere Zugangskontrolle geachtet werden. Idealerweise bekommen die Mitarbeiter Verhaltensanweisungen für den Fall, dass Daten verloren gehen. Seien es Smartphones, die im Zug liegen bleiben, Telefongespräche über Unternehmensinterna in der Öffentlichkeit oder der unbedachte Download von Dateien.

Die rechtliche Grauzone bei finanziellen Abstreichen

Oft sind Aufgabenbereiche allerdings nicht klar abgrenzbar. Beispielsweise führen Budgetkürzungen im IT-Bereich häufig dazu, dass nicht die relevanteste oder sicherste (sprich: aus CIO-Sicht empfehlenswerteste) Hard- und Software angeschafft wird, sondern schlicht die Billigste. Viele Firmen bedienen sich auch einer Open-Source-

Software (OSS) als der günstigsten Lösung. Hier schwingt ebenfalls ein latentes Haftungsrisiko mit: Erstens sind in solchen Fällen meist Abstriche an der Funktionalität zu machen. Und zweitens steht bei einem Ausfall der Software oft kein sofortiger Support zur Verfügung.

Generell wächst die rechtliche Grauzone mit der Verantwortung eines CIO. Je enger er in unternehmerische Entscheidungsprozesse einbezogen wird, desto größer wird die Gefahr der persönlichen Haftung. Das gilt umso mehr, wenn der CIO nicht mehr nur im betriebswirtschaftlichen Bereich tätig ist, sondern

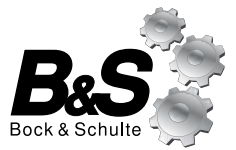


Matthias Jagenberg, Rechtsanwalt Hamburg

- wie es zunehmend der Fall ist - auch bei der Produktion mit im Boot sitzt. Je größer seine Verantwortung für das Geschäft des Unternehmens, desto massiver wird naturgemäß auch die Gefahr, dass der CIO Fehler macht.

Text: Matthias Jagenberg, Rechtsanwalt Hamburg

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

Wenn's mal etwas Besonderes sein soll

Im „Marblau“ wird mediterran inspirierte Küche zelebriert

Wer mittags in der Hamburger Innenstadt eine schmackhafte Nahrung zu sich nehmen will, hofft in der Regel auf eine Verköstigung für fünf bis acht Euro. Soll's noch ein Getränk dazu sein, ist man schnell gut zehn Euro los. Dass man dafür keine kulinarischen Gipfelstürmer erwarten darf, liegt auf der Hand. Investiert man freilich ein paar Euro mehr, gibt es auch schon deutlich Interessanteres auf den Teller.

Ein Ort, an dem man so etwas erwarten darf, ist das „Marblau“, das unmittelbar neben dem Johannes-Brahms-Platz liegt. „Die mediterran inspirierte Küche“ steht selbstbewusst bereits oben auf der Speisekarte, die im Din á 3-Format auf einem weißen Holzbrett gereicht wird. Das wiederum erweist sich als stilschlecht, da das Ambiente durchaus modern-rustikal daher kommt, was kein Widerspruch in sich sein muss. Die langen Holzbänke an den Seitenwänden sind weiß lasiert und mit hellen Einzelkissen drapiert. Wer härter drauf ist, schnappt sich einen der weißen Holzstühle, für die es keine Sitzlerleichterungen gibt. Die Garderobe am Eingang rundet die optisch-unorthodoxe Anmutung ab: Sie besteht aus einem Holzstamm mit senkrecht abstehenden kurzen Ästen.

Noch bevor wir etwas auswählen, serviert der Ober drei Scheiben Weißbrot, das im eigenen Ofen

fertig gebacken wurde und noch warm auf den Tisch gelangt. Daneben finden wir zwei Schälchen, gefüllt mit spanischem Olivenöl sowie einer Mischung aus grobem Meersalz und Orangenraspeln. Die Mischung schmeckt schon einmal lecker und nimmt die gröbste Not.

Auch bei den Nudeln ist die Karte unkonventionell

Auf der Karte finden sich unterschiedlichste Geschmacksrichtungen. Doch egal, für welche man sich entscheidet, es ist alles andere als Essen von der Stange. An Pizzen gibt es Pancetta (spanischer Schweinespeck) mit Feigen oder Spinat mit Ziegenkäse und Pinienkernen oder Scampi mit Mango und Basilikum oder Pimentos (milde Pfefferschoten) mit Serranoschinken. Das alles kostet zwischen zwölf und 14,80 Euro, es sei denn, man entscheidet sich für die kleinere Portion, die

eher als Vorspeise gedacht ist, dann liegt man zwischen acht und zehn Euro.

Auch bei den Nudeln ist man abseits des Normalen unterwegs. Ziegenkäseravioli mit Salbei und Walnüssen (9,80 bzw. 14,80 Euro), Spaghetti mit Scampi, Chili und ofenge-trockneten Tomaten (10,80 bzw. 15,80 Euro) oder Tagliatelle mit Filetscheiben, pikanter Tomatensauce und gebackener Petersilie (14,50 bzw. 19,50 Euro) sind ebenso zu haben wie Gegrilltes (Huhn für 18 Euro, Nacken für 20 Euro oder Filet für 26,50 Euro) jeweils mit einer Beilage und Sauce.

Wer öfters kommt, weiß, dass er mittags unbedingt reservieren und zudem einen Blick auf die Mittagskarte in Form einer Tafel am Tresen werfen sollte. Hier gibt es noch einige Tagesgerichte, die im Schnitt zwei Euro günstiger sind. Wir entscheiden uns indes für das Trüffelrisotto, das uns wärmstens

empfohlen wurde. Mit 14,50 bzw. 19,50 Euro ist es nicht gerade günstig. Doch als wir die kleinere Portion auf dem Tisch haben und kosten, sind wir schwer begeistert. Der Geschmack ist überaus intensiv, die Drapierung eine Augenweide. Da zudem das Brot unaufgefordert nach gereicht wird, erreichen wir auch mit der kleineren Portion schnell das Klassenziel der Sättigung. Wer sich, Freunden oder Kollegen einmal etwas Gutes tun will, sollte also einmal im „Marblau“ vorbeischauchen. Es lohnt sich.

Text: Peter Glaubitt

Marblau

Poolstraße 21

20355 Hamburg

Tel: 040 35 01 65 55

Fax: 040 35 01 65 56

Mail: welcome@marblau.de

www.marblau.de

Öffnungszeiten:

Montag bis Sonntag bis Freitag

11.30 bis 1 Uhr

Sonnabend 17 bis 1 Uhr



Trüffelrisotto



Die Gaststube ist mittags zum Bersten gefüllt



Eingang Poolstraße

Welcher Star spielt wen?

„Der Butler“ - Drei Jahrzehnte im Weißen Haus



J.F. Kennedy zieht ins Weiße Haus ein

Die Lebensgeschichte von Eugene Allen, der aus ärmlichen Verhältnissen stammte und sich durch Zufall und harte Arbeit bis zum Butler im Weißen Haus hocharbeitete und dies über 30 Jahre lang blieb, bis er als Chefbutler im Jahr 1986 auschied, schrie nach einer Verfilmung. Regisseur Lee Daniels, der im Jahr 2009 mit „Precious“ auf sich aufmerksam machte, nahm sich dieser an und brachte sie mit dramatischen Abwandlungen und einem riesigen Staraufgebot auf die Leinwand.

Der junge Eugene muss auf einer Baumwollfarm mit ansehen, wie zunächst seine Mutter vom Besitzer vergewaltigt und dann sein Vater erschossen wird. Die Mutter des Täters (Vanessa Redgrave) nimmt Eugene ins Haus, um ihn als Diener auszubilden. Zu einem jungen Mann herangewachsen, verlässt Eugene die Farm und wird auf Umwegen zu einem

Butler in einem angesehenen Hotel (ab jetzt: Forrest Whitaker). Bald wird ihm eine Stelle im Weißen Haus angeboten. Eugene dient fortan unter acht verschiedenen Präsidenten, während seine Familie auseinanderzubrechen droht. Seine alkoholranke Frau (überraschend gut: Oprah Winfrey) betrügt ihn, und sein ältester Sohn wird zum Unwillen seines Vaters Mitglied der Bürgerrechtsbewegung, später sogar der Black Panthers. Schließlich kommt es zum Zerwürfnis...

Die Rassentrennung ist das eigentliche Thema

Das Drehbuch von Danny Strong nimmt sich viele Freiheiten. Die gesamte Hintergrundgeschichte über Eugenes Familienprobleme dürfte der Phantasie des Autors entsprungen sein. Auch begann der echte Eugene nicht gleich als Butler im Weißen Haus, sondern musste sich vom Tellerwäscher hochdienen. Wer

zudem erwartet, „Der Butler“ sei so etwas wie „West Wing“ oder „Das Haus am Eaton Place“ oder dergleichen, wird enttäuscht werden. Die verschiedenen Präsidenten, unter denen Eugene diente, werden zwar kurz gezeigt, bringen aber nichts für die eigentliche Handlung.

In dem Film geht es nicht um die Politik der einzelnen Staatsoberhäupter, sondern nur um die Bürgerrechtsbewegung. Während der Zeitspanne, die der Film umfasst, wird aus einem Amerika, in dem Rassentrennung herrschte, ein Land, das einen Schwarzen zum Präsidenten gewählt hat. Diese Entwicklung aus der Sicht von Eugene und seiner Familie zu zeigen, ist das eigentliche Anliegen des Films. Besonders interessant ist, dass sich die Ungleichbehandlung zwischen schwarz und weiß bis ins Weiße Haus fortsetzt, in dem bis in die 1980er Jahre viele Jahre Farbige weniger verdienen als Weiße und von Beförderungen ausgeschlossen sind.

Manchmal viel Pathos und Melodramatik

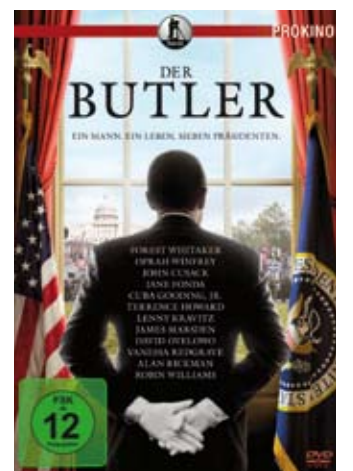
Dabei gerät das Ganze nicht zuletzt durch den Voice-Over-Erzähler Eugene auch schon mal recht pathetisch und melodramatisch und gipfelt in der Aussage: „Wir waren über Konzentrationslager entsetzt, haben aber selbst 200 Jahre in einem gelebt“. Trotz dieser Über-

treibungen bleibt der Film aber immer sehenswert, zumal garniert mit Mode und schwarzer Musik aus der jeweiligen Zeit ist. Die Präsidenten-Darsteller passen mal schlechter (John Cusack als Nixon? Nicht wirklich) und mal besser (irre gut: Alan Rickman und Jane Fonda als Ronald und Nancy Reagan). Von den weiteren Nebendarstellern bleiben insbesondere Cuba Gooding jr. und Lenny Kravitz, der dabei ist, sich eine zweite Karriere als Schauspieler aufzubauen, im Gedächtnis. Machen Sie sich doch einen Spaß daraus, den Film mit anderen zu sehen und um die Wette Nebendarsteller zu erraten. Wer als erstes Mariah Carey erkennt, hat gewonnen.

Text: Martin Soyka



Robin Williams als Eisenhower



Ab sofort im Handel

Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe:



Daniel Hosseus (44, Foto oben) wird ab dem 1. April die Verantwortung als Hauptgeschäftsführer des ZDS übernehmen. Er folgt auf Klaus Heitmann (65, Foto unten), der Ende März in den Ruhestand geht. Hosseus hat in Ottawa und Montreal ein Studium der Politik- und Verwaltungswissenschaften absolviert und kommt vom Verband Deutscher Reeder (VDR). Dort hat er seit 13 Jahren insbesondere die internationale Schifffahrtspolitik, Markt- und Wettbewerbsthemen sowie maritime Sicherheitsfragen engagiert vertreten. In den letzten drei Jahren wirkte er dabei insbesondere in Brüssel und London. Hafen- und Transportthemen kennt der in Kanada aufgewachsene Hosseus darüber hinaus aus seiner Arbeit bei einem führenden Beratungsunternehmen aus diesem Bereich in Hamburg, wo er von 1998 bis zum seinem Wechsel zum VDR im Jahr 2001 tätig war. Mit Lutz Könnert (41) steht auch zukünftig ein weiterer Geschäftsführer an der Spitze des ZDS.

Stiftung Hamburg Maritim e.V.:



Markus Söhl ist seit Februar neuer Geschäftsführer der Stiftung Hamburg Maritim. Der 46-Jährige hat seine Ausbildung beim Wasser- und Schifffahrtsamt in Brunsbüttel gemacht. Anschließend studierte er in Hamburg Volkswirtschaftslehre und war als Projektentwickler in der Schifffahrt tätig. Auf die Stiftung wurde der Schifffahrts- und Hafen-Begeisterte durch die Medien aufmerksam. Die Stiftung wurde 2001 von der Hamburgischen Landesbank auf Initiative der Handelskammer Hamburg gegründet. Zur Flotte ihrer historischen Schiffe zählen u. a. das Dampfschiff „SCHAARHÖRN“, der Lotsenschoner „N°5 ELBE“ und der Stückgutfrachter „BLEICHEN“. Außerdem gehören der Stiftung die denkmalgeschützten 50er Schuppen im Freihafen.

Deutscher Speditions- und Logistikverband:

Die Mitglieder der Kommission Gefahrgutlogistik und Umweltmanagement des DSLV haben Emilia

Poljakov zur neuen Vorsitzenden gewählt. Die 26-jährige Gefahrgutbeauftragte der Firma Alfred Talke aus Hürth folgt auf Claus Dieter Helmke (DHL Freight, Hamburg), der die Kommission seit ihrer Gründung im Jahr 1988 leitete. Ihre Stellvertreter sind Thomas Arenz (Heinrich Scheren Spedition, Düsseldorf) und Peter Schmidt (Kühne + Nagel, Bremen). Begonnen hat die gebürtige Kölnerin ihre berufliche Karriere bei einem spezialisierten Bildungsträger, wo sie begleitend zu ihrem betriebswirtschaftlichen Studium sechs Jahre im Bereich der Kraftfahrerausbildung und der Schulung des Gefahrgutrechts tätig war. Seit 2012 ist die Diplom-Medienökonomin (FH) Dangerous Goods Manager bei der Alfred Talke GmbH & Co.KG.

WCT World Container Trading GmbH:

Sebastian Hornauer ist neuer Global Cabotage Manager in dem Elmshorner Unternehmen. In dieser Funktion ist er nicht nur für dessen Cabotage-Aktivitäten, sondern auch für die Vermarktung von Neucontainern verantwortlich. Hornauer war zuvor bei der Hamburger Container-Spezialisten CONICAL GmbH Sales Manager.

Maersk-Schiffe rammen Terminal

Bremerhaven – Beim Einlaufen in den Hafen hat die „Maersk Laberinto“ (4.300 TEU, 90.000 Tonnen) die am Terminal liegende „Maersk Missouri“ (7.450 TEU) gerammt. Dabei wurden drei Containerbrücken schwer beschädigt, eine Brücke wurde sogar aus den Führungsschienen gedrückt. An den beiden 300-Meter-Schiffen selbst entstand nur geringer Schaden. Am Morgen des 15. Februar hatten in der Deutschen Bucht schwere Sturmböen geherrscht. In der Spitze waren es bis Stärke neun. An Bord des einlaufenden Schiffes war ein Lotse. Doch auch die Hilfe eines Schleppers hatte das Unglück nicht verhindern können.

Binnenschifffahrt transportiert mehr

Duisburg – Die Binnenschifffahrt hat laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2013 insgesamt 227 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Flüssen und Kanälen transportiert. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr ein Mengenwuchs um 1,7 Prozent. Gestiegen ist auch die Güterverkehrsleistung, d.h. das Produkt aus transportierter Menge und Transportweite. Sie erhöhte sich um 2,2 Prozent auf 60 Milliarden Tonnenkilometer.

SBO-Häfen legen um ein Prozent zu

Riesa – Trotz eingeschränkter Transportbedingungen auf den deutschen Wasserstraßen (Hochwasser, Niedrigwasser, Schleusenstreiks) schlugen die sechs Binnenhäfen des Hafenverbundes Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) im Jahr 2013 insgesamt 2,67 Millionen Tonnen Güter um. Das entspricht einem Zuwachs von 26.000 Tonnen bzw. einer Stei-

gerung von einem Prozent gegenüber 2012. Zum Hafenverbund gehören die Binnenhäfen in Dresden, Riesa, Torgau, Decin, Lovosice und Dessau-Roßlau. Obwohl das Juni-Hochwasser den Umschlagbetrieb in den Oberelbe-Häfen nahezu vier Wochen behinderte und auch sechs Wochen danach noch für Einschränkungen sorgte, stieg der Binnenschiffsumschlag des Hafenverbundes im Jahr 2013 um 8,3 Prozent auf über 497.000 Tonnen. Vor allem die Binnenhäfen Riesa (49 Prozent), Torgau (18 Prozent) und Roßlau (21 Prozent) erzielten eine deutliche Steigerung des Schiffsumschlages. Zu den transportierten Gütern gehörten Container, Getreide, Düngemittel, Stahlprodukte, Stammholz, Flussspat, Schrott und Projektladungen. Der Güterumschlag per Eisenbahn sank auf knapp 651.000 Tonnen (- 9,8 Prozent). Hier wurden zum Beispiel Schrott, Düngemittel, Kalk, Splitt und Kohle umgeschlagen. Die seit 1995 bestehende Elbe-Container-Linie (ECL2000), die zweimal wöchentlich zwischen den Häfen Riesa, Aken, Magdeburg und Hamburg verkehrt, und die Ganzzugverbindung Albatros-Express ab dem Hafen Riesa mit vier Abfahrten pro Woche transportierten über 37.000 TEU in die und aus den Binnenhäfen.

Umschlagrekord dank US-Winter



Wismar – Der heftige Wintereinbruch mit Schnee und Sturm in den USA bescherte dem Hafen Wismar im Februar einen Umschlagrekord. Dort wurden 26.000 Tonnen Auftausalz von Europas größtem Salzproduzenten esco (european salt company GmbH & Co. KG,

Hannover) auf die MS „KIWI TRADER“ (Foto) mit Ziel Newark (New York) verladen. Durch die erst vor kurzem im Seehafen Wismar in Betrieb genommene Erweiterung der Lagerkapazitäten für Salzprodukte war der sofortige Abwurf einer derart kompakten Menge innerhalb von Stunden problemlos möglich. Die speditionelle Abfertigung und Betreuung des Schiffes vor Ort wurde von der Wismarer Niederlassung der K+S Transport GmbH wahrgenommen.

Hafenverband fordert Politik zum Handeln auf

Kiel – Der Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen e.V. hat die politische Vertretung auf Landes- und Bundesebene aufgefordert, sich verstärkt für den Ausbau und die Erhaltung der Infrastruktur des Landes einzusetzen. Hierzu zählen die Sanierung und Ertüchtigung zur Zukunftssicherung des Nord-Ostsee Kanals mit dem unverzüglichen Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel und der Sanierung der bestehenden Schleusenkammern in Brunsbüttel und Kiel sowie der zügigen Begradigung der Oststrecke und Vertiefung des gesamten Kanals. Außerdem soll der Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen und seewärtigen Zufahrten durch die Umsetzung der „Ahrensburger Liste“ gewährleistet werden.

Getreidesilo weicht Neuansiedlungen

Torgau – Die Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO) hat mit dem Abbruch des ehemaligen Getreidesilos begonnen. Bis Ende März wird das ca. 30 Meter hohe Gebäude zurückgebaut, um neue Ansiedlungsflächen für hafenaффine Unternehmen zu schaffen. Die Gesamtkosten liegen bei 160.000 Euro und werden aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekke 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
Matthias Jagenberg
Peter Glaubitt

Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

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. April 2014

STADT LAND HAFEN

since 1962

GÜHH

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Spedition
Forwarding
Transport
Transport
Lagerhaltung
Storekeeping
Kommissionierung
Picking
Zollabfertigung
Customs clearance

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH
Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg
Tel +49 40 7410686 - 11
Fax +49 40 7410686 - 87
E-Mail dispo@guehh.de
Internet www.guehh.de