

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

## Runde zwei im Stauroulette

Nach dem Elbtunnel wird nun auch die Köhlbrandbrücke saniert



Für die nächsten sieben Monate ist die Köhlbrandbrücke in jede Richtung nur in einer Spur befahrbar

**Der Hamburger Hafen befindet sich in den nächsten Jahren im Zentrum umfangreicher Sanierungs- und Ausbaurbeiten. Sämtliche großen Zubringerstraßen werden teilweise gesperrt oder mit Tempo-60-Limits versehen. Nachdem Mitte März bereits die erste Röhre im Elbtunnel wegen Asphaltierungsarbeiten dicht gemacht wurde, ist seit 1. April nun auch die einzige Ausweichroute bei Waltershof eingeschränkt: Die Köhlbrandbrücke bleibt bis Ende Oktober nur noch einspurig je Richtung befahrbar.**

Doch damit nicht genug: In wenigen Wochen beginnen die Bauarbeiten auf der A7 nördlich des Elbtunnels, wenn die Langenfelder Brücke auf acht Spuren verbreitert wird. Hierzu muss die Autobahn in beiden Richtungen zwischen Stellingen und Volkspark vom 24. bis 27. Mai

jeweils zwischen 22 und 5 Uhr komplett gesperrt werden. Danach wird dort für die nächsten vier Jahre die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt.

Auch die Arbeiten an der Köhlbrandbrücke werden sich insgesamt drei Jahre hinziehen, da nur in den

warmen Monaten gebaut wird. Nach dem Mittelteil der Brücke sind in den kommenden Jahren die jeweiligen Rampen an der Reihe. Da bis dahin auch die A7 südlich des Elbtunnels saniert wird, dürfte Autofahren im Hamburger Hafen zum Stauroulette werden. Seite 4

### Kooperation

Brunsbüttel Ports und die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe wollen nach fünf Jahren die Zusammenarbeit weiter ausbauen. **S. 6**

### Neue Wege

Im Abschlussbericht des EU-Projekts Amber Coast Logistics werden Verbesserungen im Warenverkehr mit Osteuropa aufgezeigt. **S. 8**

### Skepsis

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband bezweifelt, dass die geplante Ausweitung der Lkw-Maut die Haushaltslöcher schließen wird. **S. 12**

**GROMEX**  
Dichtungshaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de  
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

es ist derzeit nicht leicht, Terminalbetreiber zu sein. Da legt die HHLA eines der besten Umschlagergebnisse ihrer Geschichte hin, muss aber gleichzeitig wegen gestiegener Kosten für die Adhoc-Abfertigung von Großschiffen und des Wegfalls von Sondereffekten die Dividende um fast ein Drittel kürzen. Die Aktionäre strafen daraufhin die AG ab. Die Aktie verlor zeitweise rund Prozent ihres Wertes an nur einem Tag.

Von solchen Luxusproblemen kann EUROGATE in Wilhelmshaven nur träumen. Dort läuft die Kurzarbeit für drei Viertel der Belegschaft aus. Ein Gutteil war zuvor langzeitarbeitslos und mit hohem Aufwand umgeschult worden. Arbeitgeber und Arbeitnehmer ringen nun gemeinsam nach einer Lösung. Einige Mitarbeiter sollen nach Hamburg geschickt werden, wo EUROGATE auch ein großes Terminal betreibt.

Doch dort verunsichern die politischen Wirrungen in Osteuropa. Die HHLA hält Anteile an einem Terminal im ukrainischen Odessa, Russland ist für Hamburg der zweitwichtigste Handelspartner. Handelsanktionen würden alle treffen.

Die Zeiten sind spannend.

Matthias Soyka, Chefredakteur

**INHALT**



|                             |       |
|-----------------------------|-------|
| <b>Aktuelles</b>            | Seite |
| HPA im Maritimen Museum     | 3     |
| Baustelle Köhlbrandbrücke   | 4     |
| Kooperation der Elbregionen | 6     |
| Amber Coast Logistics       | 8     |
| Freizonenauflösung geglückt | 10    |
| Ausweitung der Lkw-Maut     | 12    |



|                             |       |
|-----------------------------|-------|
| <b>Wirtschaft</b>           | Seite |
| JWP: Kampf um Arbeitsplätze | 14    |
| VTG erhöht Dividende        | 16    |



|                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| <b>Recht &amp; Geld</b>         | Seite |
| Wer zahlt bei Freizeitunfällen? | 18    |



|               |       |
|---------------|-------|
| <b>Essen</b>  | Seite |
| Schönes Leben | 20    |



|                            |       |
|----------------------------|-------|
| <b>DVD</b>                 | Seite |
| Der Hobbit – Smaugs Einöde | 21    |

|                         |       |
|-------------------------|-------|
| <b>Personal</b>         | Seite |
| Veränderungen in Firmen | 22    |

|                  |    |
|------------------|----|
| <b>Impressum</b> | 23 |
|------------------|----|

|                              |       |
|------------------------------|-------|
| <b>Meldungen</b>             | Seite |
| Wichtiges aus Stadt und Land | 23    |

# Ein Lebenstraum ging in Erfüllung

Peter Tamm wollte schon als Kind die Funktion eines Hafens darstellen

„Es hat über 80 Jahre gedauert, aber nun ist es Wirklichkeit geworden.“ Sichtlich gerührt steht Peter Tamm im 9. Boden seines Maritimen Museums in der Hamburger HafenCity und freut sich zusammen mit Wirtschaftsminister Frank Horch und der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority (HPA) über die neueste Errungenschaft seines Hauses. Nun ist auch die HPA Teil der größten Sammlung ihrer Art auf der Welt.



HPA-Chef- Jens Meier (3. V. l.), Peter Tamm (rechts daneben) und Frank Horch (3.v.l.) vor dem neuen Hafenmodell

„Mein Vater hatte mich immer mit zum Hafen genommen“, erinnert sich der gebürtige Hamburger. In den 30er Jahren sei das Treiben an den Kaikanten ein ganz anderes gewesen: Viele kleine Schiffe und ein ständiges Hupen von Typhonen. Das Be- und Entladen von Schiffen sei keine Sache von wenigen Stunden wie heute gewesen, sondern habe weit über eine Woche gedauert. Damals, so Tamm, habe er sich schon gefragt, wie so ein Hafen überhaupt funktioniere. Das habe ihn nie los gelassen und werde nun endlich in der Ausstellung gezeigt. Wenngleich auf begrenztem Raum. „Ich hätte Quadratmeter und nicht

Schiffszubehör sammeln sollen“, meinte Tamm.

40mal so viele Mitarbeiter wie New Yorker HPA

HPA-Chef Jens Meier erinnerte an die vielfältigen Aufgaben der HPA. Mit über 1.800 Mitarbeitern sei sie personell ganz anders ausgestattet als beispielsweise die Schwesterbehörde von New York, die nur ganze 45 Angestellte hat. „Sie sind eigentlich ein Großreeder“, gab Tamm zu bedenken und verwies auf die vielen Spezialschiffe, die die HPA im Einsatz hat, wie zum Beispiel Baggerschiffe zur Hebung von Sedimenten oder Lotsenschiffe.

Zu besichtigen ist neben Schiffsmustern und einer Reihe von Gemälden und Bildern, die den Wandel des Hafens in den vergangenen 130 Jahren zeigen, auch ein Tauchanzug, der bis vor 40 Jahren noch im Einsatz war. Die Taucher mussten am Flussgrund wegen der dichten Schwebstoffe im Wasser meist ohne Sicht nur tastend arbeiten.

Nun auch Hamburger Hafenmodell im Aufbau

Gleich daneben befindet sich ein Modell der Köhlbrandbrücke. Sie ist nicht nur ein Wahrzeichen der Stadt, sondern symbolisiert überdies das weite

Aufgabenspektrum der HPA, zu dem auch der Straßen- und Brückenbau im Hafengebiet zählt.

Ein Raum weiter wird ein weiteres fehlendes Puzzlestein des Maritimen Museums ergänzt. Derzeit gibt es dort nur ein Modell eines Hafens, und der ist, zum Leidwesen Meiers, nicht der Hamburger sondern der Bremerhavener. Gleich daneben jedoch, ist nun unter einem weiteren gewaltigen Glastisch der Hamburger Hafen im Aufbau. Das Terminal Altenwerder steht bereits, die Köhlbrandbrücke im Hintergrund ist noch Baustelle – ganz wie im richtigen Leben.

Text: Matthias Soyka

# Autofahrer sollen Köhlbrandbrücke meiden

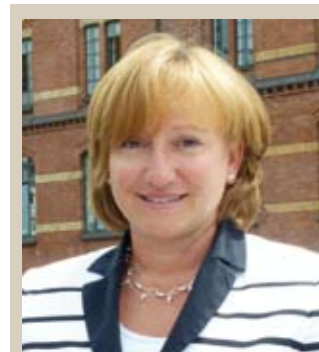
Wegen Bauarbeiten gibt es sieben Monate lang je Richtung nur einen Fahrstreifen



Foto: GÜHH

Für die Köhlbrandbrücke gibt es kaum eine geeignete Umfahrung, einzig den Umweg über die Kattwykbrücke

Seit dem 1. April ist auf der Köhlbrandbrücke für sieben Monate eine Fahrspur pro Richtung gesperrt. Grund sind Sanierungsarbeiten an der Fahrbahn auf dem eigentlichen 580 Meter langen Mittelteil, das den nach Süden schwenkenden Elbarm überspannt. Für den Hamburger Hafen wird diese Zeit zu einer harten Belastungsprobe. Denn die Brücke verbindet seit 40 Jahren die beiden großen Hafenteile miteinander und wird wochentags von über 35.000 Fahrzeugen genutzt. Da der Wirtschaftsverkehr die Strecke nicht meiden können wird, rät die Hamburg Port Authority (HPA) allen Autofahrern, die nicht unbedingt diese Trasse benutzen müssen, auf andere Wege auszuweichen.



Christine Muruszach, HPA-Leiterin Straßennetz

Christine Muruszach, Leiterin Straßennetz bei der HPA, sagt: „Seit dem Wegfall der Freizone Anfang 2013 hat der individuelle Durchgangsverkehr im Hafengebiet um rund 15 Prozent zugelegt. Diese Fahrzeuge sollten die Köhlbrandbrücke bis Ende Oktober unbedingt meiden.“ Der übrige Verkehr könnte dann halbwegs stö-

rungsfrei rollen, hoffen die HPA-Planer.

**Bündel von Maßnahmen soll Staus vermeiden**

Dabei wollen sie allerdings nichts dem Zufall überlassen. Mit einer Reihe von Maßnahmen soll der Engpass für alle Seiten möglichst erträglich gemacht werden. Zu allererst

sind die Arbeitszeiten an der Fahrbahn selbst deutlich ausgeweitet worden. Die Bauarbeiter sollen wochentags zwischen 6 und 22 Uhr und nach Erforderlichkeit auch am Wochenende tätig sein. Zweite Maßnahme ist eine verkehrsabhängige Ampelsteuerung am Ende der Ostrampe am Knoten Neuhof, um z.B. auch den

großen Einfallstraßen und Autobahnen insgesamt 20 Hinweistafeln angebracht, die die Autofahrer über die Situation im Hafen aufklären. „Uns wäre viel geholfen, wenn wir den Verkehr in den Spitzenzeiten entzerren könnten“, meint Muruszach. Die HPA hatte im Frühjahr 2013 an einem Dienstag und an einem Mittwoch Verkehrsmessungen durchgeführt. Diese ergaben, dass die Situation auf der Köhlbrandbrücke zwischen 23 und 5 Uhr mit unter 100 Fahrzeugen in der Stunde völlig entspannt ist. Deutliche Spitzen gibt es jedoch zwischen 6 und 9 Uhr mit bis zu 2.500 Fahrzeugen und zwischen 12 und 17 Uhr, wo die Belastung zwischen 1.700 und 2.300 Fahrzeugen liegt.

**Sanierung ist in drei Phasen unterteilt**

Die Sanierung der Brücke ist in drei Bauphasen unterteilt. Zunächst wird an der Mittelkappe und den beiden mittleren Fahrspuren gearbeitet. Dabei werden auch die Abdichtung zur darunter liegenden Stahloberfläche und der Korrosionsschutz erneuert, dazu gibt es neue Lichtmasten. Ab Mitte Mai werden der südliche Brückenteil gesperrt und die beiden Fahrspuren Richtung Neuhof saniert. Ab Anfang August folgt der nördliche Brückenteil. Mit allen Zusatzarbeiten wird die HPA in diesem Jahr rund 3,8 Millionen Euro in die Sanierung stecken.

Doch das ist längst nicht alles. In den kommenden beiden Jahren werden nach gleichem Muster die Fahrbahnen auf der westlichen und östlichen Rampe

erneuert. Abermals wird dann sieben Monate lang je Richtung nur ein Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

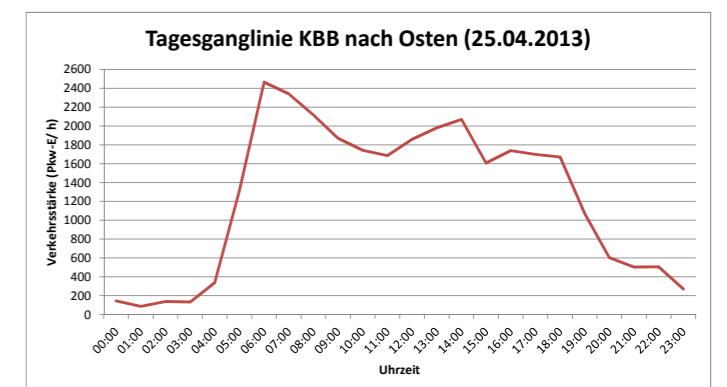
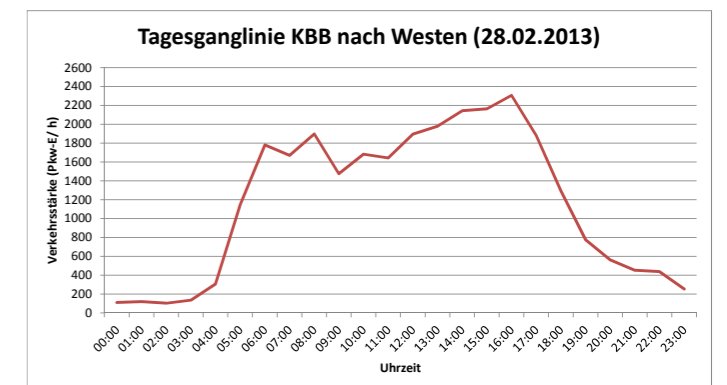
**Auch in Waltersshof umfangreiche Arbeiten**

Außerdem beginnt in diesem Jahr die Erneuerung der Finkenwerder Straße im Anschlussbereich des ehemaligen Zolldurchlasses Waltersshof in Richtung A7. Die Rechtskurve gilt als Unfallschwerpunkt und soll entschärft werden. Behinderungen erwartet die HPA an dieser Stelle allerdings nicht, da trotz der Arbeiten immer zwei Fahrspuren pro Richtung zur Verfügung stehen werden. Für den Rückbau des eigentlichen Zolldurchlasses gibt es jedoch noch keine konkreten Pläne. „Die Optimierung der Verkehrsführung im Bereich der ehemaligen Zolldurchlässe erfordert einen umfangreichen Ausbau des Straßen-

bereiches und wird deshalb sukzessive im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen und Ausbauprojekten in den nächsten Jahren durchgeführt“, so Muruszach.

Auch im unmittelbaren Umfeld wird auf Waltersshofer Seite weiter kräftig gebaut. Die Rugenberger Schleuse mit der neuen Zufahrt zum Burchardkai wird im kommenden Jahr fertig. Dafür wird der Rugenberger Damm komplett erneuert und ausgebaut. Im Anschluss erfolgt ab 2016 der Neubau der Walterhofer Brücken im Bereich der jetzigen einzigen Zufahrt zum Burchardkai. Der Ersatz und Neubau von insgesamt drei Bahn- und zwei Straßenbrücken inkl. barrierefreier Fuß- und Radwegverbindung soll bis 2019 fertig gestellt werden. Autofahrer brauchen also in den nächsten drei Jahren reichlich Geduld im Hafen.

Text: Matthias Soyka



# Elbregionen vertiefen Kooperation

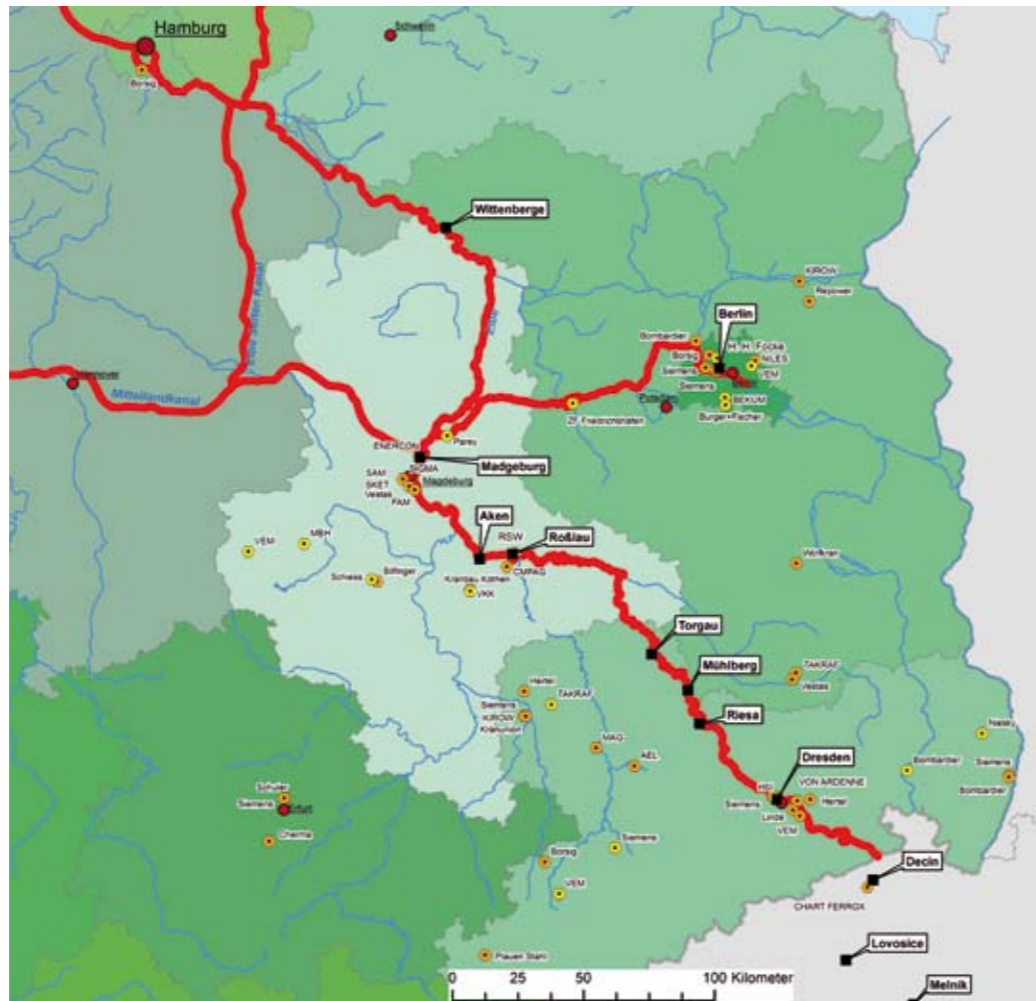
Brunsbüttel Ports und SBO wollen Häfen gemeinsam vermarkten

„Es ist ein bisschen wie bei einem alten Ehepaar, das sich nach 20 Jahren in Las Vegas noch einmal einen Treueschwur gibt“, witzelte Frank Schnabel, Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports bei der Unterzeichnung eines neuen Kooperationsabkommens mit der Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH (SBO). Die seit fünf Jahren vom Hafen Hamburg Marketing e.V. mit initiierte Kooperation soll weiter ausgebaut werden. Oberstes Ziel ist es, mehr Ladung von der Straße auf die Binnenwasserstraße zu bekommen.

Der neuerliche Treueschwur sei notwendig geworden, hieß es von beiden Seiten, weil mit Kapitän Detlef Bütow einer der beiden ursprünglichen Partner aus Altersgründen im vergangenen Jahr in den Ruhestand gegangen war. Sein Nachfolger als SBO-Geschäftsführer, Heiko Loroff, hat nun erst einmal alles auf den Prüfstand gestellt und auf seine Sinnhaftigkeit hinterfragt. Am Ende stand die Erkenntnis, die Kooperation mit dem Hochseehafen Brunsbüttel nicht nur fortzuführen, sondern auszubauen.

Abgestimmte Kundenakquise und Know-how-Transfer

Geplant sind eine gemeinsame Kundenakqui-



Die Karte zeigt, wo sich entlang der Oberelbe Betriebe mit Schwergutfracht befinden



Ein Siemens-Aggregat wird im Hafen von Lovosice auf ein Binnenschiff gehoben

se und ein abgestimmter Vertrieb. Zudem soll der Erfahrungsaustausch und der Know-how-Transfer intensiviert werden. Neu wird vor allem eine jährliche Evaluation sein, in der die Vertriebsabteilungen Bilanz ziehen wollen.

Schnabel und Loroff sind sich einig, dass das Thema Binnenwasserstraße noch zu wenig in den Köpfen der Verlagerer und Speditionen angekommen sei. „Es wird klaglos hingenommen, dass ein Container von Asien nach Hamburg zwischen 28 und 39 Tage braucht. Wenn er dort angekommen ist, muss er aber innerhalb eines Tages zum Zielort kommen“, wunderte sich Loroff über die Planungen der meisten Kunden. Hier sei viel Aufklärungs- und Lobbyarbeit gefragt.

Es fehlt an modernen Binnenschiffkapazitäten

Dabei würde ein Mehr an Ladung die SBO, zu der die Häfen Dresden, Riesa, Roßlau, Torgau sowie die beiden tschechischen Elbhäfen Lovosice und Decin gehören, vor einige Schwierigkeiten stellen. Es fehlt nicht an Umschlags- oder Lagermöglichkeiten, jedoch an Transportmitteln. „Das jüngste Binnenschiff der Region ist 30 Jahre alt“, konstatierte Loroff. „Im vergangenen Jahr haben wir 50.000 Tonnen Ladung verloren, weil wir zu wenig Transportkapazitäten hatten.“

Der Investitionsstau der Binnenreeder sei dadurch begründet, dass die Elbe vom Bund als einziger deutscher Fluss noch nicht als „Wasserstraße“

kategorisiert sei. Dadurch würden bauliche Verbesserungen entlang des Flusses blockiert. Noch immer gebe es einige wenige Stellen, an denen Bunen errichtet werden müssen, die eine Versandung der Fahrinne verhindern. Doch vor 2016 sei mit einer Kategorisierung nicht zu rechnen und somit auch mit keinem neuen Geld. Dem entsprechend investiert auch kein Reeder in ein neues Schiff, das für die Elbe anders konstruiert sein müsste als für den Rhein, wo deutlich mehr Tiefgang herrscht und die Schleusen größer sind. Man könne, so Loroff, nicht mit einem Elbschiff konkurrenzfähig auf dem Rhein fahren.

Alleinige Verantwortung für gebrochenen Verkehr

Diesem Negativtrend wollen die SBO-Häfen mit einem neuen Service entgegen treten. Seit kurzem haben sie die Verantwortung für die Abwicklung der gebrochenen Verkehre übernommen. „Der Kunde bekommt alles aus einer Hand“, fasst es Loroff zusammen. „Wir haben uns damit bei den Speditionen nicht nur Freunde gemacht“, ergänzt er, „obwohl wir nichts daran verdienen wollen. Die Preise sind die gleichen geblieben.“

Im Zentrum der Werbeaktivitäten soll laut Schnabel die Stück- und Massengutfracht liegen, wobei man Container bewusst außen vor lasse. Hier ist die Oberelberegion durch wöchentlich 60 Züge, die nach Hamburg fahren,



Frank Schnabel (l.) und Heiko Loroff mit der neuen Vereinbarung

ausreichend angeschlossen. Es gebe jedoch eine Reihe von Betrieben aus dem Maschinenbau, der chemische Industrie und dem Automotive-Bereich die auf die Wasserstraße angewiesen seien. Vestas beispielsweise habe über Dresden bereits über 700 Power Blades exportiert, und das Siemenswerk in Görlitz mit seinen 1.000 Mitarbeitern könnte ohne den Abtransport der Generatoren auf der Elbe nicht existieren. Für sie ist der Oberelberraum durch die Elbe Project Line (EPL) mit den Nordseehäfen verbunden.

Prag hat keine vernünftige Eisenbahnbindung

Besonderes Augenmerk will die SBO auch auf die Region rund um Prag richten. Dort gebe es laut Loroff keine konkurrenzfähige Eisenbahnbindung nach Hamburg. Züge müssten den weiten Umweg über Regensburg und Nürnberg in Kauf nehmen. Doch gerade in Tschechien

sei es um den Bestand an Binnenschiffen besonders schlecht bestellt.

Dessen ungeachtet werden die SBO-Häfen weiter ausgebaut, in Riesa bis 2016 insgesamt 30 Millionen Euro verbaut, in Torgau, wo das größte Flächenpotenzial ist, 8 Millionen Euro. Sachsen-Anhalt will ebenso in den Hafen Roßlau nahe Dessau, wo im wesentlichen Stahlerzeugnisse und Bleche umgeschlagen werden, investieren.

Straßennetz muss entlastet werden

Wie wichtig eine Verlagerung der Verkehre von der Straße auf Schiene und Binnenwasserstraße sei, betonte Schnabel. Angesichts der vielen Baustellen rund um Hamburg und der teils abgelasteten Brücken im gesamten deutschen Straßennetz sei die Industrie gerade im Projektladungsbereich auf ein funktionierendes Wasserstraßennetz angewiesen.

Text: Matthias Soyka



Wirtschaftsstaatsrat Andreas Rieckhof, Marina Rimpo (HPA), James Pond, EU-Chefberater, und Uwe Beckmeyer, Maritimer Koordinator (v.l.)

# Gemeinsam neue Wege erschließen

Amber Coast Logistics will vor allem Zugang nach Weißrussland ebnen

Nach zweieinhalb Jahren wurde das von der EU geförderte Projekt Amber Coast Logistics (ACL) mit der Übergabe eines Abschlussberichts beendet. Darin enthalten ist eine Reihe von Handlungsempfehlungen, um den Aufbau multimodaler Logistikzentren in der südlichen und östlichen Ostseeregion zu unterstützen und dadurch die Erreichbarkeit entlegener Gebiete zu verbessern. 19 Projektpartner aus Weißrussland, Dänemark, Deutschland, Lettland, Litauen und Polen sowie 25 assoziierte Partner hatten sich unter Leitung des Hafens Hamburg Marketings e.V. zuvor zusammengeschlossen, um das vorhandene Potenzial des Transport- und Logistiksektors in diesem Raum zu stärken und zu nutzen.

Im Fokus des Projektes stand die südöstliche Ostseeregion – insbesondere die Länder, die hier keinen direkten Zugang zur Küste haben: Weißrussland, Ukraine und Kasachstan zeichnen sich durch weitgehend unerschlossenes Logistikpotenzial aus. Ziel von ACL ist es des-

halb, den Aufbau multimodaler Logistikzentren in der südlichen und östlichen Ostseeregion zu unterstützen und dadurch die Erreichbarkeit entlegener Gebiete zu verbessern. Hierzu wurde eine Studie beim Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen in

Auftrag gegeben. Demnach soll der Containerumschlag in den südöstlichen Ostseeländern von 3,4 Millionen TEU in 2011 bis zum Jahr 2030 in die Höhe schnellen. Die Forschungsexperten gehen von einem Sprung auf 8,6 Millionen bis 9,9 Millionen TEU aus, die

vor allem auf das rasche Wirtschaftswachstum im Hinterland der Ostseeregion zurückzuführen ist.

Vier Hindernisse erschweren Zugang

Diesem Potenzial stehen verschiedene Hindernisse gegenüber, die die ACL-

Projektpartner in fünf Erreichbarkeitsstudien untersucht haben. Hauptkriterien waren:

1. Operative Herausforderungen beim Transport zwischen Ost und West, etwa die Dauer der Zollabfertigung und Wartezeiten an den Grenzübergängen.
2. Infrastrukturelle Herausforderungen wie mangelnde Interoperabilität der unterschiedlichen Spurbreiten der Eisenbahnen und Signalsysteme.
3. Territoriale Limitierung von Entscheidungen. Insbesondere in osteuropäischen Nicht-EU-Ländern sind politische Maßnahmen und Richtlinien, die den Transport- und Logistiksektor betreffen, oftmals nur auf das eigene Land bezogen. Technologien, Prozesse oder auch bestehende Infrastrukturpläne, die EU-

weit gelten, werden nicht berücksichtigt.

4. Korruption ist ein weiteres Hindernis, das Einfluss auf die Erreichbarkeit nimmt. Bestechung von Wachposten an Grenzübergängen oder Zollbediensteten, um Zollprozesse zu beeinflussen oder Wartezeiten zu verkürzen, ist insbesondere in den östlichen Ländern an der Tagesordnung.

### Wartezeiten am Zoll eines der Hauptprobleme

Auf der Abschlussveranstaltung wurde klar, dass noch vieles im Argen liegt. Leif Pedersen, Inhaber und Geschäftsführer des dänischen Logistikunternehmens ICT Logistics, das sich unter anderem auf Transporte in die Ostseeregion spezialisiert hat, berichtete von den ver-

schiedenen Problemen, mit denen sich seine Fahrer täglich konfrontiert sehen: „Die Wartezeit unserer Fahrer an Grenzübergängen bei Ost-West-Verkehren und umgekehrt innerhalb eines Jahres summiert sich auf 49.500 Tage“, so Pedersen. „Damit schmeißen wir das Geld zum Fenster raus.“

Wesentliche Erleichterungen könnte ein Beitritt Weißrusslands zur Welthandelsorganisation WTO und ein Freihandelsabkommen mit der EU bringen. Dadurch würde auch die Visapflicht wegfallen. Zudem müssten die Verkehrswege bezüglich ihrer Tragfähigkeit verbessert werden.

Dies wäre besonders wichtig, da der Lkw-Transport in Weißrussland trotz allem deutlich schneller als der Warenverkehr auf den

überalterten Staatsbahnen ist.

Beckmeyer hofft auf Stärkung des Wirtschaftsraums

„Das Projekt Amber Coast Logistics ist ein gutes Beispiel dafür, wie die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Ostsee-Anrainerstaaten gestärkt werden können“, bestätigte Uwe Beckmeyer, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie und Koordinator der deutschen Bundesregierung für die maritime Wirtschaft. „Durch die Vernetzung der Logistikketten rücken die Länder Ost- und Westeuropas noch näher zusammen. Das wird den europäischen Wirtschaftsraum weiter stärken.“

Text: Peter Glaubitt

**IMPORT PARTNER**  
customs services for import & export

**Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte**

IMPORT    TRANSIT    EXPORT

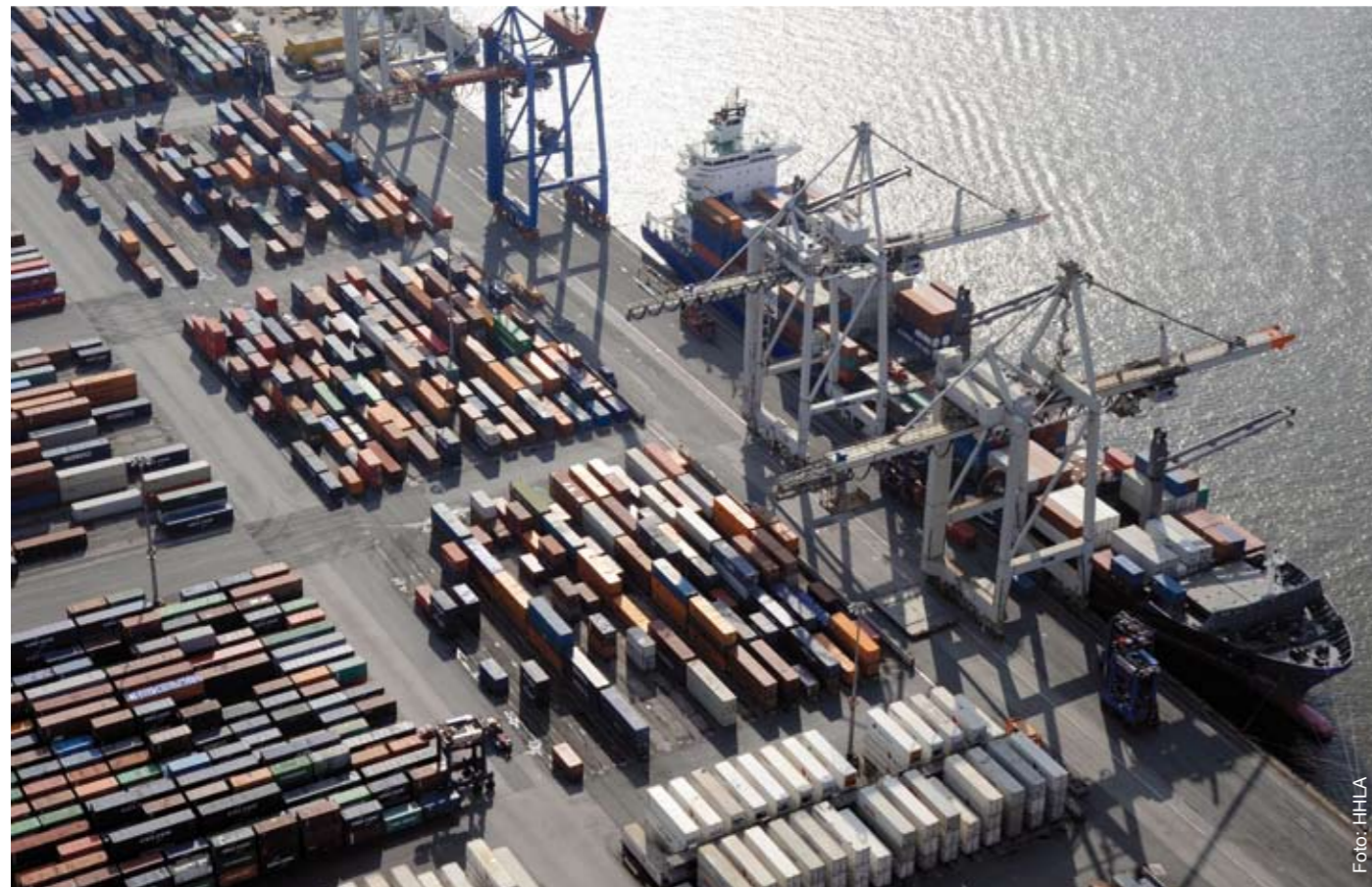
*We care about your customs //*

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

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

[www.import-partner.de](http://www.import-partner.de) Telefon 040 333 97 60

1990 AEO DE AEOF 100179



Auf den großen Terminals wie hier am Burchardkai fertigen die Zöllner seit Anfang 2013 die Container vor Ort ab

## Operation gelungen – Patient tot

Auflösung der Hamburger Freizone erfolgreich umgesetzt

**Für Michael Schrader, den Leiter des Hauptzollamts Hafen Hamburg, brechen nun langsam wieder etwas ruhigere Zeiten an. Er war der Hauptverantwortliche für die Aufhebung der Hamburger Freizone und somit in den vergangenen zwei Jahren ein viel gefragter Mann. Viel Überzeugungs- und Aufklärungsarbeit war nötig, um alle Beteiligten vom Sinn und Ablauf des Vorhabens zu überzeugen. Immerhin musste mit einer über 120 Jahre alten Tradition gebrochen werden. „Viele Mitarbeiter von Firmen riefen an“, erinnert sich Schrader. „Sie fragten, wie das alles funktionieren sollte. Und nachdem wir ihnen alles erklärt und sie es verstanden hatten, rief am nächsten Tag der Geschäftsführer an und stellte die gleichen Fragen.“**

Geduld war also gefragt. Auch für die Betroffenen selbst. Denn unmittelbar nach der Umstellung zum Jahresbeginn 2013 hatte sich trotz aller PR-Mühen seitens der Wirtschaftsbehörde und der Handelskammer der historische Schritt noch nicht überall herumgesprochen. „Wo ist den der Zoll“, hatten viele Lkw-Fahrer bei der Ein-

fahrt in den Hafen gefragt. Auch Pkw-Fahrer blieben ungläubig an den verwaisten Durchlassstellen stehen und wunderten sich. Der Hafen, der einst Zolltechnisches Ausland war, hatte sich zum EU-Inland gewandelt. Betriebe innerhalb der alten Freizone, die Waren aus nicht EU-Ländern erhielten, hatten eigene Zolllager einrichten

müssen. Den Grundstein hatte bereits das einheitliche EU-Zollrecht aus dem Jahre 1968 gelegt, erinnerte der Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg, Gunther Bonz. Mit der Wiedervereinigung und der EU-Erweiterung, verlor die Freizone ihre Daseinsberechtigung, da letztlich die gesamte EU eine einzige große Freizo-

ne ist und nur die wenigsten Waren aus dem EU-Ausland kommen.

Probleme gab es nur bei Importwaren

Echte Probleme, so die Präsidentin der Bundesfinanzdirektion Nord, Colette Hercher, habe es eigentlich nur bei der Abfertigung von Importwaren



Ein Bild aus vergangenen Tagen: An den Zolldurchlässen mussten die Lkw-Fahrer anhalten und die Container öffnen

gegeben. Dies nicht zuletzt deswegen, weil die Zahl der täglichen Einfuhraufträge von 4.800 im Jahr 2008 auf nun 6.000 angestiegen sei. Aber auch an den neuen Ablauf hätten sich naturgemäß erst einmal alle gewöhnen müssen. Nachdem man sich zusammengesetzt habe, sei auch dieses Problem in den Griff bekommen worden.

Trotz aller Kinderkrankheiten: Das Positive überwiegt eindeutig. Immerhin fallen durch die Vorort-Abfertigung an den Terminals rund 1 Million Umfuhren zu den ehemaligen großen Zollstationen weg. Zwei, in Waltershof und am Windhukkai, gibt es immer noch für alle, die nicht von den 14 mobilen Büros des Zolls oder einem Beamten in den weiteren 22 Pkws der

Behörde angefahren wurden. Der Service an der Kaikante ermöglicht den Unternehmen laut Hans Fabian Kruse, Vorsitzender des Ausschusses für Außenwirtschaft der Handelskammer, eine wesentlich flexiblere Abfertigung ihrer Waren.

DAKOSYs elektronische Voranmeldung große Hilfe

Eine große Hilfe war dabei das elektronische Dokumentensystem von DAKOSY, das eine Vorab-Zustellung der Dokumente noch vor Eintreffen der Ware ermöglicht. „Ein erheblicher Zeitvorteil“, fasste es Susann Bacher vom Verein Hamburger Spediteure zusammen. Über 90 Prozent aller Sendungen werden bereits elektronisch bearbeitet.

Schrader ist überzeugt, dass in nicht allzu ferner Zukunft alle Anträge auf diesem Wege bearbeitet werden. Dann müssten auch die Kaffeimporteure im östlichen Waltershof nicht mehr mit ihren wöchentlich 100 Anträgen über die Köhlbrandbrücke zur einzigen zuständigen Stelle am Windhukkai fahren, wie Bonz kritisierte. Er mahnte auch einen zügigen Rückbau der überflüssigen Zollstationen an. In Waltershof beispielsweise gebe es immer noch unnötige Fahrbahnverengungen. Wirtschaftsminister Frank Horch sagte zu, dass dies in Zusammenhang mit den übrigen Abbrucharbeiten zügig umgesetzt werde. Denn so ganz abgeschlossen ist die Aufhebung der Freizone eben doch noch nicht.

Text: Matthias Soyka



Gunther Bonz, Präsident UVHH



Frank Horch, Wirtschaftsminister



# Neue Lkw-Maut bringt keine Entlastung

Ab 1. Juli 2015 sind auch 7,5-Tonner abgabepflichtig

Bisher waren nur Lkw ab zwölf Tonnen Gewicht von der Maut betroffen

**Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) will die Lkw-Maut auf weitere Bundesstraßen und kleinere Transporter ab 7,5 Tonnen ausweiten. Die Maut gilt seit 2005 bislang für Lkw ab zwölf Tonnen auf Autobahnen und auf 1.100 Kilometern gut ausgebauten Bundesstraßen. Zum 1. Juli 2015 soll sie auf weiteren 1.000 Kilometern Bundesstraße kommen. Daraus sind für diese Wahlperiode Mehreinnahmen von 500 Millionen Euro zu erwarten. Aus der Einbeziehung von rund 80.000 Lkws ab 7,5 Tonnen seien zusätzlich 200 Millionen Euro zu erwarten.**

Im Gegenzug müssten die jetzigen Mautsätze aber gemäß eines Gutachtens sinken. Dadurch seien für den Bund in dieser Wahlperiode geringere Lkw-Mauteinnahmen in Höhe

von 2 Milliarden Euro zu erwarten. Die Lücke solle aus dem allgemeinen Haushalt geschlossen werden, sagte der Minister.

DSLW hält Zeitplan für ambitioniert

Der Deutsche Spedition- und Logistikverband (DSLW) bezeichnete die technische Umsetzung bis Mitte nächsten Jahres als „ein ehrgeiziges Ziel. Allein die Ausstattung der zusätzlichen mautpflichtigen leichten Lkw ab 7,5 Tonnen mit den zur Mauterfassung notwendigen On-Board-Units

(OBU) ist zeitkritisch“, sagte der DSLW-Hauptgeschäftsführer Frank Huster. „Speditionen, Transportunternehmen und Verlagerer erwarten jetzt konkrete Aussagen zu den zukünftigen Mautsätzen, vor allem auch zu der notwendigen Spreizung zwischen Euro-V- und Euro-VI-Fahrzeugen“, ergänzte DSLW-Präsident Matthias Krage. Die Anschaffung modernster Fahrzeugtechnik habe sich für die Speditionen vor diesem Hintergrund bislang nicht gelohnt.

Mehr als 776.000 Lkw haben mittlerweile Bord-

computer installiert, mit denen die Maut automatisch abgebucht wird.

Weitere Mautpläne bis zur Jahresmitte

Die Mautsätze liegen derzeit im Schnitt bei 17 Cent je Kilometer. Die Höhe steht aber zur Überprüfung an. Im Jahr 2012 blieben die Mauteinnahmen deutlich hinter den Erwartungen zurück. Obwohl das Einzugsgebiet auf vierspurige Bundesstraßen ausgeweitet wurde, vereinnahmte der Bund mit 4,36 Milliarden Euro rund 250 Millionen

Euro weniger als angepeilt.

Für Zündstoff in der Koalition dürften die CSU-Pläne einer Pkw-Maut als zusätzliche Geldquelle sorgen. Einen Gesetzentwurf will Dobrindt noch im ersten Halbjahr vorlegen, der dann im zweiten Halbjahr verabschiedet werden soll. Hierdurch sollen vor allem Fahrer aus dem Ausland für Investitionen in die Straße wie in allen anderen europäischen Staaten auch zur Kasse gebeten werden. Gelten müsste die Maut aber für alle, auch deutsche Autos, da das EU-Recht eine Diskriminierung wegen der Nationalität untersagt. Im Koalitionsvertrag ist zudem festgeschrieben, „dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird“. Unter Exper-

ten gilt die Sinnhaftigkeit einer Pkw-Maut als höchst fragwürdig.

Pkw-Abgabe brächte nur 200 Millionen Euro

Die Mehreinnahmen werden auf höchstens 200 Millionen Euro beziffert. Andere rechnen aufgrund des immensen Aufwandes mit einer Null-Summe. Eine nochmalige Ausweitung der Lkw-Maut auf noch kleinere Fahrzeuge scheint dennoch unausweichlich. „Wenn der Minister seine Ankündigung wahr macht und die Pkw-Maut einführt, wird die dann entstehende Mautlücke für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen auch schnell geschlossen“, so Huster.

Text: Peter Glaubitt



Alexander Dobrindt, Bundesverkehrsminister

„EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER HÄFEN UND LOGISTIK PROVIDER“





SCHRAMM

Ports & Logistics

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Telefon: +49 (0) 4852 884-0

Fax: +49 (0) 4852 884-26

E-Mail: info-bp@schrammgroup.de



www.schrammgroup.de

# Jetzt geht es um die Arbeitsplätze

Mit dem Auslaufen des Kurzarbeitergeldes drohen EUROGATE am JWP Millionenverluste

**Der Wilhelmshavener Terminalbetreiber EUROGATE und die Dienstleistungsgewerkschaft Ver.di kämpfen um den Erhalt von rund 400 Arbeitsplätzen am JadeWeserPort. Nach einem Jahr läuft die gesetzliche Höchstfrist des Kurzarbeitergeldes für rund 300 Beschäftigte aus. Auch nach der vollständigen Inbetriebnahme des Terminals im Spätsommer letzten Jahres und dem mittlerweile zweigleisigen Eisenbahnanschluss läuft der hochmoderne einzige deutsche Tiefwasserhafen noch nicht. Weniger als 80.000 TEU wurden 2013 umgeschlagen.**

Die Situation ist vertrackt. Der neue Hafen wurde vor über zehn Jahren geplant, zu einer Zeit, als die Zuwachsraten in der Containerschifffahrt regelmäßig zweistellig waren und die übrigen Häfen der Nordrange schnell an ihre Kapazitätsgrenzen zu stoßen schienen. Wilhelmshaven wurde als Ergänzungshafen konzipiert, der haupt-

sächlich im Transshipment agieren soll. Die niedersächsische CDU-Landesregierung liebäugelte freilich auch damit, dass der Hafen sich wie andernorts auch als Jobmagnet in der strukturschwachen Region profilieren könnte. Langzeitarbeitslose wurden in einer gemeinsamen Aktion mit der Bundesagentur für Arbeit und dem Bund an-

den Bremerhavener und Hamburger Terminals von EUROGATE umgeschult. Eine Aktion die bis heute als beispielhaft gilt.

Bau wurde von Realität überholt

Doch dann kam alles ganz anders. Die Wirtschaftskrise, die in dieser Form niemand vorausgesehen hatte,

ließ das Frachtaufkommen abstürzen. Die Prognosen für die jährlichen Zuwachsraten wurden gedrittelt. Irgendwo zwischen drei und vier Prozent sollen sie nun liegen. Gleichzeitig schlief auch die Konkurrenz nicht. Entlang der Nordrange entstanden neue Kapazitäten. Anfang nächsten Jahres geht beispielsweise in Rotterdam

Maasvlakte 2 ans Netz. Zu allem Überfluss gab es noch Schwierigkeiten mit der Kaimauer, und die CDU, die sich von dem Milliardenprojekt Rückenwind für die Landtagswahl versprochen hatte, wurde abgewählt. Und nun stagnieren sogar nur noch die Umschlagzahlen. Einzig Hamburg konnte von den großen Nordrange-Häfen einen nennenswerten Zuwachs erzielen.

Hinzu kommt die anhaltende Krise der Reeder, die mit Überkapazitäten, steigenden Bunkerpreise und aufgrund von Kämpfen um Marktanteile ins bodenlose gefallen Frachtraten zu kämpfen haben. Wer will da das Risiko eingehen, das mit dem Anlaufen eines neuen Hafens verbunden ist, wenn jeder Cent zweimal umgedreht werden

muss? Nicht einmal der Branchenprimus Maersk, dem ein Teil des JadeWeserPorts mit gehört und der im vergangenen Jahr einen Überschuss von 1,5 Milliarden Euro erwirtschaftete, läuft derzeit mit der einstmals in Aussicht gestellten Intensität den JWP an.

US-Kartellbehörde stimmt P3 zu

Die Niedersachsen klammern sich an den neuen Containerdienst P3, der ab Spätsommer rund 40 Prozent des Fernostaufkommens abdecken könnte. Gerade haben die US-Kartellbehörden der Kooperation der drei größten Containerreedereien Maersk, CGA CGM und MSC zugestimmt, China und Europa müssen noch folgen. Doch die Zustimmung der Asia-

ten ist keinesfalls gewiss. Mit der Staatsreederei China Shipping hat die neue Allianz einen mächtigen Gegner. Gut möglich, dass die „Wettbewerbschüter“ im Reich der Mitte den hochfliegenden Plänen der Reedereien einen Strich durch die Rechnung machen. Immerhin würden rund 250 der weltweit größten Schiffe auf den Hauptstrecken zwischen Asien und Nordamerika eingesetzt werden. Aber selbst wenn P3 tatsächlich kommen sollte, wird nicht von einem Tag auf den anderen der JWP wie geschmiert laufen. EUROGATE wird einen langen Atem brauchen.

Was aber bis dahin mit den mühsam ausgebildeten Spezialkräften tun? Auf einer Betriebsversammlung wurden nun Auswege gesucht. Beide Seiten, Kon-

zernleitung und Ver.di, sind kooperativ. Denn niemand wird ernsthaft behaupten, dass sich EUROGATE bislang arbeitnehmerfeindlich verhalten hat. 50 Kollegen sollen zunächst auf den Terminals in Bremerhaven und Hamburg weiter beschäftigt werden. Zudem hat die Gewerkschaft einen Gehaltsverzicht von 13 Prozent angeboten. Auch das Urlaubs- und das Weihnachtsgeld stehen zur Disposition. Geeinigt hat man sich bislang noch nicht. Doch eine rasche Lösung tut Not. Die Personalkosten bereiten EUROGATE Millionenverluste. Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) begrüßte jedenfalls die Verhandlungen: „Wir brauchen jeden qualifizierten Kollegen.“

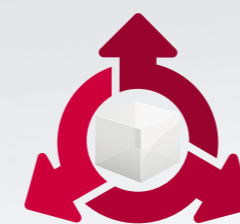
Text: Matthias Soyka



Wenn es doch nur immer so aussehen würde: Ein Maersk-Frachter wird am JadeWeserPort gelöscht

## 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](http://www.transfairlog.com)  
Infos anfordern!



# Ukrainische Waggon nach Russland geliefert

VTG trotz der Krise mit Zementwagendeal und erhöht die Dividende

Die VTG AG hat einen starken Jahresabschluss hingelegt. Der Konzernumsatz stieg um 2,2 Prozent auf 783,7 Millionen Euro, das operative Ergebnis (EBITDA) legte sogar um 5,7 Prozent auf 183,8 Millionen Euro zu. Deshalb erhöht VTG ihre Dividende von 37 auf 42 Cent. Besonders das Kerngeschäft als Eisenbahnwaggonverleiher lief sehr gut, während die Überschüsse in der Logistiksparte leicht schrumpften. Hier soll jedoch ein Joint Venture mit Kühne+Nagel sorgen. VTG hält 70 Prozent an dem Gemeinschaftsunternehmen und hat damit die Schienenlogistikabteilung der weltgrößten Seefrachtspedition übernommen.

Die Integration von 100 Mitarbeitern an 20 europäischen Standorten habe sich zunächst negativ im Ergebnis ausgewirkt, räumt der Vorstandsvorsitzende Heiko Fischer ein. Jedoch erwartet er dadurch für dieses Jahr einen deutlichen Umsatzsprung auf 850 bis 950 Millionen Euro. Durch den Deal ist VTG zum größten privaten europäischen Schienenlogistikunternehmen aufgestiegen. Das Netz erstreckt sich von den Nordseehäfen in Süd-



Ein neuartiges Containerchassis spart Platz

ostrichtung quer durch Europa bis ans Mittelmeer und Osteuropa.

Ehemaliges Raketenwerk baut 300 Waggon

Da kommt natürlich die Krise in der Ukraine zur Unzeit, zumal VTG auch im Waggonverleihgeschäft gerade einen Deal am Laufen hat. In einem ehemaligen Raketenwerk im ukrainischen Donezk werden 300 Zementwaggon für den russischen Markt produziert. Am 24. März sind die ersten 50 Wagen problemlos über die Grenze ausgeliefert worden. Ob dies allerdings auch in den nächsten Wochen so funktionieren wird, weiß derzeit wohl niemand. „Das Engagement ist begrenzt. Im schlimmsten Fall werden wir einige Abreibungen vornehmen müssen“, so Fischer. Im Logistikbereich ist der Einsatz dagegen überschaubarer. Hier gebe es lediglich einige Büros und Computer, die im Zweifelsfall verlagert werden müssten.

Im Waggonsegment hat sich VTG im vergangenen Jahr ein wenig gesund geschrumpft. Trotz Investitionen in den Fuhrpark in Höhe von 166 Millionen Euro sank der Fuhrparkbestand: Für 72,9 Millionen Euro wurden zwar neue Waggon in Europa gebaut, für 10,6 Millionen Euro in Russland, für 11,8 Millionen Euro gebrauch-

te Waggon in Europa und für 13,3 Millionen in Nordamerika gekauft, gleichzeitig wurden aber eine Reihe alter Wagen verschrottet, so dass die Gesamtzahl von 54.400 auf 52.700 sank. Das Durchschnittsalter der Flotte reduzierte sich dadurch von 24 auf 23 Jahre.

Mit vielen technischen Neuerungen am Markt

Mit einer Reihe von technischen Neuerungen konnte VTG dabei punkten. Für den britischen Containermarkt entwickelte die eigene Bauabteilung einen Tragwagen, der dank engerer Abstände als Doppelwagen einen TEU mehr transportieren kann. Zudem ist er wesentlich leichter. „Das spart Energie, da durch die kürzeren Abstände auch weniger Luftwirbel entstehen“, erläuterte Fischer.

Ein weiteres Novum aus dem Hause des Elzer Tochterunternehmens Waggonbau Graaff ist ein Überpufferungsschutz, der an jedem Wagen auch nachträglich angebracht werden kann. Dabei handelt es sich um eine horizontal über den Puffer liegende Stahlplatte, die verhindert, dass bei einem überharten Ankuppeln oder gar Aufprall die Stoßenergie zu einem Abrutschen der aufeinander treffenden Puffer nach oben führt. Dadurch würde nämlich der Waggon über die Puffer des stehenden Waggon geschoben werden und in den Ladeboden eindringen. Besonders bei Tankwagen wäre dies fatal.

Innovativ ist VTG auch in Sachen Umweltschutz. Im Auftrag der BASF testet das Unternehmen der-



Aufprallschutz: Die gelbe Platte verhindert ein Abgleiten der Puffer in den Laderaum

zeit Scheibenbremsen an großen Chemiekesselwagen. Sie haben den Vorteil, dass sie deutlich leiser gegenüber herkömmlichen Bremsklotzanlagen sind. Zudem nutzen sie die Radsätze weniger ab. Allerdings sind die aus den Personenschnellzügen bekannten Einheiten erheblich schwerer und auch 30 bis 40 Prozent oder mehrere 10.000 Euro teurer. „Wir müssen sehen, wo sich das lohnt“, gab Fischer zu bedenken. Dies sei vor allem abhängig von der jährlichen Laufleistung. Normale Waggon legen im Jahr zwischen 30.000 und 50.000 Kilometer zurück, Containertragwagen im Shuttleinsatz jedoch bis zu 200.000 Kilometer.

Im Bereich Waggonvermietung stieg 2013 der

Umsatz um 5,8 Prozent auf 332,9 Millionen Euro, der Rohertrag um 8,2 Prozent auf 181,1 Millionen Euro. Die EBITDA-Marge kletterte um 1,2 auf beachtliche 54,4 Prozent. Das naturgemäß weniger lukrative, aber dafür auch nicht kapitalintensive Schienenlogistikgeschäft bleibt mit 298,4 Millionen Euro Umsatz nahezu konstant, der Rohertrag halbierte sich aber auf 3,8 Millionen Euro, nicht zuletzt durch die Anlaufkosten für die Kühne+Nagel-Eingliederung.

Segmente entwickelten sich sehr unterschiedlich

Dennoch blieb eine EBITDA-Marge von 16,8 Prozent. Auch im dritten Geschäftsfeld waren die

Gewinne rückläufig. Bei 152,3 Millionen Euro Umsatz (-zwei Prozent) wurden 9,2 Millionen Euro (-23 Prozent) in der Tankcontainerlogistik erzielt. Die EBITDA-Marge lag bei 38,1 Prozent.

Für dieses Jahr stehen 1.600 neue Waggon im Orderbuch. VTG will vor allem in Nordamerika und – trotz aller Schwierigkeiten – in Russland weiter im Bereich Waggonvermietung expandieren. Bei der Schienenlogistik sollen dank Kühne+Nagel neue Korridor-konzepte entstehen und das Balkanzugsystem ausgebaut werden. Fischer hofft auf steigende Gewinne, die sogar erstmals die 200 Millionen-Euro-Grenze erreichen könnten.

Text: Matthias Soyka

# Bei Freizeitunfällen ist der Arbeitgeber der Dumme

Nur bei grober Fahrlässigkeit muss der Angestellte selbst zahlen



Snowboarder oder Skiläufer müssen sich finanziell in aller Regel keine Sorgen machen, wenn's auf der Piste mal einen Unfall gegeben hat

Es ist ein besonderes Ärgernis für Chefs: Da gehen Angestellte am Abend zum Fußballspielen oder am Wochenende zum Skifahren, Rodeln, Snowboarden oder Eishockeyspielen und kommen mit Knochenbrüchen, Stauchungen, Zerrungen heim. Anschließend fehlen sie bei der Arbeit – und wer zahlt den Lohn?

Hier ein paar Fälle: Ein Bauunternehmer beschäftigte beispielsweise einen Mauerer, der wegen einer Schleimbeutelkrankung im Arm krank geschrieben wurde. Am letzten Tag der Krankschreibung ließ der Maurer es sich nicht nehmen, an einem Spiel seines Fußballclubs teilzunehmen. Er sprang, köpfte das Leder und knickte beim Aufkommen auf dem Feld mit dem Fußgelenk um. Folge: Eine „Distorsion mit Haematom“ im rechten Fußgelenk. Er arbeitete rund drei Wochen nicht, klagte aber das Entgelt für diese Zeit ein. Und die Richter gaben ihm Recht!

Die Gründe: Wenn die Arbeitsunfähigkeit Folge eines Sportunfalls ist, muss der Arbeitgeber im

Grundsatz den Lohn weiter zahlen. Denn den Arbeitnehmer soll dann kein „grobes Verschulden gegen sich selbst“ treffen. Aber zum Glück gibt es dabei Ausnahmen: Wer seine Kräfte und Fähigkeiten deutlich selbst überschätzt, verschuldet den Unfall doch selbst. Wer besonders leichtsinnig beim Sport handelt, tut das auch. Und wer eine besonders gefährliche Sportart betreibt, kann sich schon gar nicht auf die Fortzahlung des Gehalts berufen.

Das Problem: Bislang haben unsere Richter noch keine besonders gefährliche Sportart ausgemacht. Fußball gehört jedenfalls nicht dazu. Die Richter schrieben: „Fußballist zwar ein Kampfspiel, das kör-

perlichen Einsatz erfordert und bei dem Verletzungen nicht auszuschließen sind. Diese Sportart gehört aber heute zu den verbreitetsten Sportarten überhaupt. Sie wird bereits in der Schule gefördert. Erwachsenen bietet sie einen Ausgleich zu den Belastungen des Arbeitslebens.“ (BAG, Urteil vom 21.01.1976 – 5 AZR 593/74)

Drachenfliegen oder Boxen „nicht gefährlich“

Ok. Aber was ist Amateur-Boxen? Ein Auszubildender war Mitglied des Polizeisportvereins Saarbrücken. Mit 16 Jahren nahm er an einem Kampf im Fliegengewicht (bis 51 Kilo) teil – und erlitt eine Mittelhandprellung links

– Arbeitsausfall vier Tage. Die Krankenkasse, die den Ausfall zahlte, klagte auf Erstattung. Ohne Erfolg. Die Richter urteilten, Amateurboxen gehöre zum Kreis der „zulässigen und geförderten“ Sportarten, die in der Regel unter Anleitung von Trainern erfolge, die wiederum für die Einhaltung der Regeln und Disziplin sorgten (BAG, Urteil vom 01.12.1976 – 5 AZR 601/75).

Selbst beim Drachenfliegen konnten sich die Bundesrichter nicht dazu durchringen, es als gefährliche Sportart anzusehen. Ein Lagerarbeiter, der sich beim Landen einen komplizierten Unterschenkelhalsbruch zuzog, bekam von ihnen 42 Tage Entgeltfortzahlung

zugesprochen. Verkürzte Begründung: Der Wind habe sich bei der Landung plötzlich gedreht, dafür könne der Drachenflieger nichts (BAG, Urteil vom 07.10.1981 – 5 AZR 338/79).

Einzig Motocross-Rennen hat das Bundesarbeitsgericht als gefährliche Sportart für denkbar gehalten – und die Sache zur weiteren Aufklärung an die unteren Gerichte verwiesen.

Inline-Skating bei der Arbeit ist auch kein Problem

Doch es gibt weitere Ausnahmen: Wenn ein Arbeitnehmer die anerkannten Regeln einer Sportart in besonders grober Weise und leichtsinnig verletzt, muss

er selbst zahlen. Doch auch dies wird nicht so schnell angenommen wie gedacht.

Eine Frau aus Saarbrücken kam im Faschingskostüm mit Inline-Skates zur Arbeit, schnallte sie auch auf Verlangen des Arbeitgebers nicht ab. Während der Pause musste sie auf die Toilette fahren, legte ihren Handschutz ab und stürzte vor dem Toiletteingang, weil dort Wasser stand. Sie brach sich das rechte Handgelenk und war fast acht Wochen arbeitsunfähig. Ihrer Klage auf Zahlung der Lohnfortzahlung gaben die Richter am Landesarbeitsgericht statt. Ihre Gründe: Die Dame im Faschingskostüm sei langsam gefahren. In diesem Fall sei es kein grober Verstoß, seinen Handschutz abzulegen



Thomas Schneider,  
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Markus Waitschies,  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

(LAG Saarland, Urteil vom 02.07.2003 – 2 Sa 147/02).

Immerhin, ein Urteil aus den 1950er Jahren macht Hoffnung: Ein Oberliga-Fußballer, der gegen Entgelt kicke und sechs Wochen Gehalt von seinem Arbeitgeber nach einer Meniskusverletzung verlangte, bekam dann doch nicht Recht. Die Richter hielten

es für treuwidrig, in diesem Fall – trotz Bezahlung des Sports – das Entgelt vom eigentlichen Hauptarbeitgeber zu verlangen (BAG, Urteil vom 30.05.1958 – 2 AZR 451/55).

Text: Thomas Schneider,  
Markus Waitschies,  
Rechts- und Fachanwalt für  
Arbeitsrecht  
www.wiechmann-kanzlei.de

## Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



- Hafenschiffahrt
- Ewerführung
- Binnenschiffahrt
- Agentur/Klarierung
- Wagenkontrollen
- Agrarspedition
- Containerspedition
- Börde Container Feeder



Walter Lauk Containerspedition GmbH  
Walter Lauk Ewerführung GmbH  
Walter Lauk Containerspedition GmbH

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

# Hier jauchzt die Seele

„Schönes Leben“ in der Hamburger Speicherstadt vermittelt ein positives Feeling

Die Hamburger Speicherstadt ist mittlerweile nicht mehr der Rand der Innenstadt zum Hafen sondern zum Verbindungsglied mit der HafenCity geworden. In jenem neuen Stadtteil wachsen und gedeihen Büro- und Wohnkomplexe und somit auch die Nachfrage nach einer schmackhaften Nahrung zur Mittagszeit oder nach getaner Arbeit. Ein Ort, an dem man dieses Bedürfnis problemlos befriedigen kann, ist das „Schönes Leben“.

Die Lokalität liegt zwischen HHLA-Hauptverwaltung und HPA schräg gegenüber vom Zollmuseum und ist somit nur wenige Schritte von der U1-Station Meißberg entfernt. In einem jener über 125 Jahre alten Häuser angesiedelt, die die Speicherstadt nun einmal auszeichnen, ist das „Schönes Leben“ in den Sommermonaten allein schon daran zu erkennen, dass hier Tische und Stühle draußen zum Verweilen einladen. Solange die Temperaturen dies aber noch nicht erlauben, ist man aber auch im Inneren sehr gut aufgehoben.

Hier werden auch Bücher, Bilder und Schilder verkauft

Denn das „Schönes Leben“ ist nicht nur ein Restaurant, das einen Mittagstisch zwischen fünf und elf Euro anbietet, sondern auch eine Verkaufsstelle

für Bücher, Schilder und kleine Bilder, die das Lebensgefühl, das der Name der Location vermitteln will, widerspiegelt. Kleine, liebevolle aufmunternde Sprüche sind dort zu lesen und für ein paar Euro zu erwerben.

Das positive Lebensgefühl strahlt auch die Einrichtung aus. Es gibt normale Stühle, die mal hell, mal dunkel, mal mit Stoff und mal mit Leder bezogen sind, aber auch eine Wohnzimmer-Sitzgruppe und leicht erhöhte Zweiertische und -Stühle, die eine erhabener Sitzposition als auf den normalen Stühlen erlauben, nicht aber in so wackelige Höhen eines Barhockers abheben.

Gröninger Bier vom Brauhaus gegenüber

Sitzt man erst mal an einem der massiven Holztiische, strahlt einen alsbald

ein Ober an, der freudigst das Bier des Hauses anpreist. Ein Gröninger Pils, das gleich gegenüber des Zollkanals im „Gröninger Braukeller“ produziert wird. Dazu werden kleine, eiförmige Brötchen gereicht, um den ersten Hunger zu stillen.

Auf der Karte befinden sich neben dem täglich wechselnden Mittagstisch Spezialitäten für jeden Geschmack. Sushi in mehreren Variationen (gebacken für 11,90 bis 12,90 Euro) oder als Kombination aus zwölf Teilen (14,90 bis 16,90 Euro) ist hier ebenso zu haben wie die obligatorische Pasta (11,90 bis 14,90 Euro) oder Deftiges wie Currywurst mit Pommes (9,80 Euro), Hamburger Deluxe (14,90 Euro), Pannfisch (Zander, Kabeljau und Steinbeißer für 16,90 Euro), Schnitzel mit Kartoffel-Rucola-Salat (17,80) oder Schol-

le mit Krabben (20,50 Euro). Und wer es lieber süß mag, bekommt für 9,90 Euro einen Kaiserschmarrn.

Leichte Suppe, schwerer Löffel

Wir halten uns an den Mittagstisch und ordern eine asiatische Suppe mit Frühlingsrollen für 6,50 Euro. Die kommt in einem verwegenen geschwungenem Tassen-Geschirr daher, flankiert von einem Löffel, der auch gut in einer Muckibude als Trainingsgerät dienen könnte. Die Suppe liegt jedenfalls schwer in der Hand, schmeckt aber als Kontrapunkt leicht und frisch.

Bis zu 120 Gäste können hier auch auf Veranstaltungen bewirtet werden, ist zu lesen. Und dass „Schönes Leben“ nicht nur seit acht Jahren hier, sondern auch am Rödingsmarkt und in einem Reetdachhaus in Uetersen zu finden ist. Da jauchzt die Seele.

Text: Peter Glaubitt

**Schönes Leben**  
Alter Wandrahm 15  
20457 Hamburg  
Tel.: 040/18 04 82 68-0  
E-Mail: info@schoenes-leben-hamburg.de  
Web: http://speicherstadt.schoenes-leben.com

**Öffnungszeiten:**  
Mo. - So. 10-23 Uhr



Asiatische Gemüsesuppe in schwungvoller Tasse



Eingang am Zollmuseum

# Und wieder geht es auf die Reise

„Der Hobbit – Smaugs Einöde“: Der zweite Teil des Prequels macht vieles besser

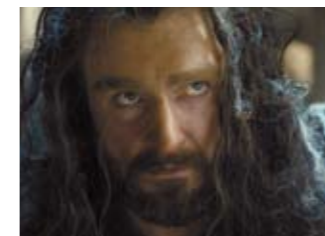
Nach den künstlerischen wie kommerziellen Volltreffern, die der bis dahin im Wesentlichen als Horror-Regisseur in Erscheinung getretene Peter Jackson (legendär und wegen Gewaltdarstellung beschlagnahmt: „Braindead“) mit der Verfilmung des Roman-Triptychons „Der Herr der Ringe“ gelandet hatte, war klar, dass auch der Vorgänger Roman „Der Hobbit“ von J. R. R. Tolkien verfilmt werden musste. Das Regie-Karussell drehte sich und zur Überraschung aller nahm letztlich der Meister selbst wieder auf dem Regiestuhl Platz. Als dann bekannt wurde, dass das vergleichsweise schmale Bändchen nicht nur in zwei, sondern in drei Teilen (nebst späteren Extended Editions) auf die Leinwand bzw. ins Heimkino gebracht werden sollte, legte sich bereits bei einigen die Stirn in Falten. Und obwohl sehr vieles aus den Begleitwerken um Mittelerde Eingang in den ersten Teil „Eine unerwartete Reise“ gefunden hatte, waren nicht alle wirklich glücklich mit dem Produkt. Das begann beim ungewohnten Look des Films, der durch erhöhte Hertzanzahl an eine Seifenoper erinnert, und endete mit kollektivem Naserümpfen über die kindliche Gesangeinlage in Bilbos Hütte. Nun also Teil zwei der abenteuerlichen Reise zum Drachen Smaug, der vieles sehr viel besser macht.



Wieder mit dabei: Legolas



Auch die Elbin schießt scharf



Zweg: Thorin Eichenschild



Gandalf muss es wieder richten



Ab 11. April im Handel

Wir erinnern uns: Zwerg Thorin Eichenschild und seine Mannen haben sich zusammen mit Zauberer Gandalf und Hobbit Bilbo Beutlin auf den Weg gemacht, um dem Drachen Smaug den Schatz der Zwerge und insbesondere den Arkenstein abzujauchen, den dieser sich seinerzeit unter den Nagel gerissen hatte. Eben dieser Stein ist es, auf den es Thorin ankommt, denn dieser verbrieft seinen Herrschaftsanspruch als König seines Volkes. Nach vielen Irrungen und Wirrungen, die nicht von ungefähr an Frodos Reise zum Schicksalsberg aus den Vorgängern erinnern, der einen oder anderen Verfolgungsjagd und zuweilen aufblitzendem sanften Horror (Riesenspinnen!) kommt die Truppe tatsächlich beim Einsamen Berg an. Für Bilbo beginnen die Probleme hier erst so richtig, denn er soll ja angeblich ein Meisterdieb sein, der den fiesigen Drachen bestehlen soll. Und das klappt überhaupt nicht so, wie sich das alle vorgestellt haben...

Nicht alles ist vorlagetreu, aber allemal gelungen

Abgesehen von Bibelverfilmungen wird nichts so gnadenlos auf Werkreue unter die Lupe genommen wie die Verfilmungen der Bücher von Tolkien. Jede Abweichung wird von Fans gnadenlos herausgearbeitet und kritisiert. Dabei wird gern

vergessen, dass es sich um gänzlich verschiedene Medien handelt. Ein Buch ist ein Buch und ein Film ist dessen audio-visuelle Interpretation. Wenn das Ergebnis das leistet, was es soll, darf man von einer gelungenen Verfilmung sprechen. Das gilt insbesondere dann, wenn der Zuschauer das zugrundeliegende Werk nicht kennen muss und trotzdem den Film mit Gewinn ansehen kann. Und das ist auch dieses Mal zweifellos der Fall.

„Smaugs Einöde“ ist wie immer schönster Eskapismus, der technisch exzellent produziert ist und Groß und Klein vorzüglich unterhält. Höhepunkt sind dabei dieses Mal aber nicht die Action-Szenen, sondern längere Dialogsequenzen, in denen zwei Meister ihres Fachs gegeneinander antreten: Bilbo, gespielt von Martin Freeman, und Drache Smaug, hinreißend gesprochen von Benedict Cumberbatch. Das ist ein Besetzungscoup der Extraklasse, denn die beiden Schauspieler sind mit ihrer gemeinsamen Fernsehserie „Sherlock“ völlig verdient zu Weltruhm gelangt. Dass man sich den Film daher in der Originalsprache ansehen sollte, ist selbstverständlich, auch wenn an der Synchronisation insbesondere dieser Szene nichts auszusetzen ist. Und mit Sicherheit wird es auch dieses Mal eine verlängerte Fassung geben. Später.

Text: Martin Soyka

**VTG AG:**



Günter Friedrich Maas wird zum 1. Juni den seit einem Jahr vakanten Vorstandsposten für den Bereich Logistik und Sicherheit übernehmen. Er ist seit über 20 Jahren im Speditionsgeschäft tätig. Seine beruflichen Stationen führten ihn von der Friedrich Maas Spedition über die Rhenus-Gruppe zur Großspedition Hoyer, wo er zuletzt Leiter der Business Unit Chemilog war. Bei VTG soll er die Bereiche Schienen- und Tankcontainerlogistik leiten und sich um den weiteren konzernweiten Ausbau im Bereich Sicherheit kümmern.

**Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie:**

Der Vizepräsident des BSH, Dr. Mathias Jonas, ist für die Präsidentschaft der im Oktober 2014 stattfindenden außerordentlichen Konferenz der Internationalen Hydrographischen Organisation (IHO) berufen worden. In der 93-jährigen Geschichte der im Fürstentum Monaco ansässigen zwischenstaatlichen Organisation ist Jonas erst der zweite Deutsche, dem diese diplomatische Aufgabe übertragen wird. Die IHO befasst sich mit der technischen Standardisierung der Vermessung und Kartierung der Meere und Ozeane. Auf der alle fünf Jahre stattfindenden Konferenz unter der Schirmherrschaft des regierenden Fürsten Albert II. diskutieren die Mitglieder der 81 Mitgliedsstaaten die vorliegenden Arbeitsergebnisse und legen neue Standards fest. Weitere Schwerpunkte werden die zukünftige Gestaltung des Systems zur Versorgung der internationalen Seeschifffahrt mit digitalen Seekarten und die Unterstützung von Staaten bei der dauerhaften Entwicklung und Verbesserung ihrer eigenen Fähigkeiten in der Hydrographie sein.

**Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH:**



Die LHG hat mit sofortiger Wirkung Gerd Drossel (68) zum Mitglied des Aufsichtsrates der Gesellschaft bestellt. In internationalen Hafen- und Logistikkreisen hat sich Drossel einen ausgezeichneten Ruf erworben. Drossel war bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2009 insgesamt 47 Jahre bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) tätig, davon elf Jahre im Vorstand. Bereits 1979 übernahm er als Abteilungsleiter den Bereich „Vertrieb Container“ und wenige Jahre später zusätzlich die operative Leitung des HHLA Container Terminals Burchardkai. 1998 wurde Drossel in den Vorstand der HHLA berufen, wo er für die Bereiche Vertrieb und Intermodal verantwortlich war.

**NSB Niederelbe Schifffahrtsgesellschaft:**



Zum 1. März hat Tim Ponath, bisher Vice President Technical Management & Services bei der Reederei NSB, die neu geschaffene Position des Chief Operating Officers (COO) übernommen. In dieser Position verantwortet er das Flottenmanagement und den Vertrieb der Reederei aus Buxtehude. Damit können Dienstleistungen von NSB enger miteinander koordiniert und noch besser an die Anforderungen von Neu- und Bestandskunden angepasst werden. Seit Eintritt in das Unternehmen 2005 hat Ponath verschiedene Aufgaben von der Leitung der Neubauabteilung über die Führung einer der Containerflotten und schließlich des Bereiches Technical Management & Services erfolgreich wahrgenommen.

**K+S KALI GmbH:**

Alexa Hergenröther wird mit Wirkung zum 1. Juni zum Mitglied der Geschäftsführung der Gesellschaft bestellt. Sie wird die Verantwortung für die Bereiche Marketing und Vertrieb übernehmen. Die 43-Jährige folgt auf Dr. Ernst Andres, der sein Mandat zum 31. März einvernehmlich niedergelegt hat. Hergenröther hatte zuletzt die Funktion Chief Executive Officer der K+S Chile S.A. inne. Sie gehört der K+S Gruppe seit 2002 an und war maßgeblich an den Akquisitionen von Morton Salt und Potash One beteiligt. Bis zu ihrem Mandatsbeginn wird Dr. Ralf Diekmann die Bereiche Marketing und Vertrieb kommissarisch leiten. Arbeitsdirektor Steffen Kirchhof wird sein Mandat zum 30. Juni aus persönlichen Gründen niederlegen. Über seine Nachfolge ist noch nicht entschieden. Bis zum 31. Dezember 2015 verlängert wurde das Mandat von Dr. Ralf Diekmann, der für Produktion und Technik zuständig bleibt.

**Lapp Holding AG:**



Der Aufsichtsrat des Stuttgarter Anbieters von integrierten Lösungen und Markenprodukten im Kabel- und Verbindungstechnologie Lapp Holding AG hat Andreas Hermann (45) seit dem 1. März zum CFO und Vorstand für Finanzen und Controlling bestellt. Er bringt mehrjährige Erfahrung aus dem Maschinen- und Anlagenbau mit und war rund 15 Jahre lang in ähnlichen Positionen bei großen familiengeführten Unternehmen in Baden-Württemberg beschäftigt. Zudem verfügt er über umfangreiche internationale Erfahrung.

**HHLA kürzt Dividende um 30 Prozent**

**Hamburg** – Die Hamburger Hafen und Logistik AG hat im abgelaufenen Geschäftsjahr 28 Prozent weniger Gewinn bei nun 80,4 Millionen Euro und leicht gestiegenem Umsatz (1,16 Milliarden Euro) erwirtschaftet. Deshalb senkt der Konzern seine Dividendenausschüttung drastisch von 65 auf 45 Cent je Aktie. Jedoch verwies HHLA-Vorstand Klaus-Dieter Peters auf einen Sondereffekt im Jahr 2012, als sich die HHLA von ihrer Beteiligung an der TFG Transfracht trennte. Die HHLA schlug 4,4 Prozent mehr Container um auf nun 7,5 Millionen. Standardcontainer. Das bedeutet einen beachtlichen Marktanteil von 20,4 Prozent in der Nordrange. Die Gesellschaften des neu ausgerichteten Segments Intermodal steigerten ihre Transportmengen um 18 Prozent auf 1,2 Millionen TEU. Belastend hätten sich die Arbeitsspitzen durch das vermehrte Löschen von Großcontainerschiffen ausgewirkt. Allein ein Mega-Frachter nehme rund 40 Prozent der Terminalleistung in Anspruch. Für dieses Jahr erwartet Peters einen operativen Gewinn zwischen 138 und 158 Millionen Euro und somit bestenfalls auf Vorjahresniveau. Allerdings gebe es eine Reihe von Unsicher-

heitsfaktoren: Dazu zählen die neue Linienallianz P3, in die 250 Schiffe eingebunden sein werden und die zu Veränderungen bei den Fahrtrouten führen könnte, Stürme auf See, die verspätete Anläufe und Staus an den Terminals auslösen, Infrastrukturengpässe im Hinterland und die Krise in der Ukraine. Bisher habe die HHLA bei ihrem Terminal im ukrainischen Odessa, an dem die Hamburger eine Beteiligung halten, jedoch keine negative Auswirkungen verzeichnet.

**Infoplattform PRISE offiziell gestartet**

**Hamburg** – Die weltweit einmalige Informationsplattform für den Hamburger Hafen PRISE (Port River Information System Elbe) wurde nach einjähriger Erprobungsphase nun offiziell gestartet. In der neuen IT-Plattform werden alle Informationen zu Schiffsanläufen und -abgängen von den an der Abfertigung beteiligten Terminals, Lotsen, Reedern/Maklern, Schleppern, Festmachern und dem Oberhafenamt zusammengeführt. Durch den schnelleren Informationsaustausch kann die steigende Komplexität bei der Planung und Durchführung der weiter zunehmenden Anläufe besonders großer Schiffe besser bewältigt werden. Vor-

allem die Planbarkeit der Revierfahrt auf der Elbe sowie der Schiffsbewegungen im Hafen werden optimiert und damit der Verkehrsfluss beschleunigt. PRISE wurde unter der Federführung des Hamburger Softwarehauses und Port Community Systems DAKOSY zusammen mit der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), EUROGATE, der Lotsenbrüderschaft Elbe, der Hafenlotsenbrüderschaft Hamburg und der Hamburg Port Authority (HPA) entwickelt. Initiiert und finanziert wurde die Plattform durch die beiden Terminalbetreiber HHLA und EUROGATE.

**Auszeichnung für SARTORI & BERGER**

**Kiel** – Der Schifffahrtsdienstleister SARTORI & BERGER hat von „The World – Residences at Sea“ einen Award als Top-Port-Agent erhalten. Das Kieler Unternehmen überzeugte in einem Feld von weltweit 95 Kandidaten. Die Serviceleistungen wurden anhand von klar definierten Qualitätskriterien wie Zuverlässigkeit, Freundlichkeit und die exzellente Durchführungsqualität bewertet. Die Auszeichnung wurde in Miami anlässlich der Seatrade Cruise Shipping Convention 2014 übergeben.

**IMPRESSUM**

|  |   |   |  |
|--|---|---|--|
| <b>Verleger:</b><br>Matthias Soyka<br>Minsbekkehe 14<br>22399 Hamburg<br>Telefon +49.40.360 984 80<br>Fax +49.40.37 50 26 03<br>E-Mail<br>info@norddeutschesmedien-<br>kontor.de | <b>Medienberatung:</b><br>Telefon +49.40.360 984 78<br>E-Mail info@norddeutsches-<br>medienkontor.de                                | <b>Druck:</b><br>PMI  | <b>Onlineprogrammierung:</b><br>Philip Becker  |
| <b>Redaktion:</b><br>Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)<br>Martin Soyka<br>Markus Waitschies<br>Thomas Schneider<br>Peter Glaubitt  | <b>Grafik:</b><br>Larissa Dultz<br>(Art-Direktor)<br>Telefon +49.40.360 984 80<br>E-Mail<br>dultz@norddeutsches-<br>medienkontor.de | <b>Erscheinungsweise:</b><br>Monatlich online und als<br>Printausgabe | <b>Onlinegestaltung:</b><br>Larissa Dultz<br><br><small>Alle Rechte beim Verleger.<br/>Hamburg, 2013</small><br><br><small>Verantwortlich für den redaktionellen<br/>Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.</small> |
| <b>ISSN 2193-9454</b>  | <b>Fotos:</b><br>Peter Glaubitt   | <b>Preis:</b><br>4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).                     | <b>Abonnement:</b><br>Jahresabonnement<br>12 Ausgaben 54,00 Euro<br>inkl. 7% USt. und Versand  |
|  |   | <b>Erscheinungsweise:</b><br>Monatlich / zzgl. E-Mailservice          | <small>Nächste Ausgabe:</small><br><b>6. Mai 2014</b><br><b>STADT LAND HAFEN</b>   |

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](mailto:dispo@guehh.de)

Internet [www.guehh.de](http://www.guehh.de)