

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Ist das die mobile Zukunft?

Verbesserte Batterie-betriebene Schwerlastfahrzeuge bei der HHLA im Dauerbetrieb



Foto: GTA

Zwischen den Rädern der AGVs sind die tonnenschweren Batterien untergebracht

Bislang wurde das Ziel der Bundesregierung, bis 2020 mindestens 1 Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen, eher belächelt. Nur wenige 1.000 Autos sind bislang im mobilen Alltag unterwegs. Die Reichweite der Batterien ist zu gering, die Fahrzeuge sind zu teuer, die Lademöglichkeiten zu rar gesäht. Die Lösung könnte das sein, was gerade bei der HHLA auf ihrem Terminal in Altenwerder bis Ende nächsten Jahres getestet wird: In automatischen Schwerlastfahrzeugen (AGV) werden drei unterschiedliche Akkuarten auf Herz und Nieren geprüft. Die Ergebnisse, so hoffen die Projektteilnehmer, könnten die Elektromobilität revolutionieren.

Seit dem Winter 2009 liefen die ersten beiden AGVs im Probebetrieb. Sie verkehrten wie die übrigen 82 dieselgetriebenen unbemannten AGVs zwischen den Containerbrücken und 26 Blocklagern, gesteuert über 19.000 im Boden eingelassene Transponder. Die erste Phase war

vom Bundeswissenschaftsministerium gefördert worden und sollte zeigen, dass die elektrischen AGVs im Dauerbetrieb einsatzfähig sind.

Nun soll in einem zweiten Schritt die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Getestet werden drei unterschiedliche Akku-Arten, die in

einer Wechselstation nach 20 Stunden Dauerbetrieb in Minutenschnelle getauscht werden können. „Das Prinzip könnte auch im Alltagsverkehr übernommen werden“, so ein Projektteilnehmer. Statt Tankstellen würde es Batteriewechselstationen geben. Seite 10

Engagiert

Die Bahn entzerrt in und um Hamburg in den nächsten Jahren viele Knoten und verbessert so die Hafenzufahrt. *S. 4*

Kostspielig

Statt in Hamburg eine weitere S-Bahnlinie zu bauen, sollten lieber Projekte zur Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs umgesetzt werden. *S. 6*

Gefährlich

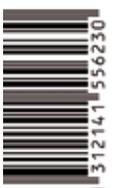
Lange Wartezeiten durch Staus in Hamburg könnten zu einer Umrouting von Warenströmen führen, droht der VHSp. *S. 8*

GROMEX
Dichtungshaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditionbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

der drohende Verkehrsinfarkt hat erste Politiker aufgeschreckt. Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) mahnte eine Sonderabgabe für alle Autofahrer in Höhe von 100 Euro an. Bei 41 Millionen Autofahrern bräuchte das jährlich gut 4 Milliarden Euro, die zur Sanierung der Infrastruktur verwendet werden sollten. Freunde, zumindest bei seinen Kollegen, hat sich Albig damit freilich nicht gemacht. Von allen Parteien hagelte es Kritik.

Der Chef des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts (HWWI), Thomas Straubhaar, schlug dagegen in Albig's Kerbe und forderte angesichts historisch niedriger Zinsen einen Anleihefonds in Höhe von 50 Milliarden Euro. Auch müssten die Sozialausgaben zugunsten der Infrastruktur zurückgefahren werden.

Das sieht auch der Verein Hamburger Spediteure so. Der drohte unverhohlen, Sendungen in andere Häfen unzurouten, wenn sich die Situation in den deutschen Häfen nicht ändert. Spätestens jetzt sollte auch der Rest der politischen Entscheidungsträger aufwachen.

Herzlichst

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
FURUNO lehrt ECDIS	3
Bahn verbessert Netz	4
Braucht Hamburg die U5?	6
VHSP droht mit UmROUTEN	8
Windstrom für AGVs	10
Motive zur Elbvertiefung	12
Rekord bei EUROGATE	14



Wirtschaft	Seite
Hilfe für Tsunami-Kinder	16



Recht & Geld	Seite
Archivierung von Emails	18



Essen	Seite
Polettos Winebar	20



DVD	Seite
Zwei vom alten Schlag	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Mit ECDIS die Krise umschiffen

FURUNO begegnet mit Fortbildungsveranstaltungen der Flaute im Neuverkaufsgeschäft

Die Krise in der Schifffahrt hält seit 2008 fast unvermindert an. Wen wundert es da, dass auch die Zulieferer in der maritimen Wirtschaft in gefährliche Gewässer geraten sind. „Wir haben derzeit deutlich mehr Reparatur- als Neubaufträge“, sagt Claus Frederiksen, Geschäftsführer von FURUNO Deutschland. Die GmbH ist eine 100-prozentige Tochter des japanischen Schiffsausrüsters FURUNO und sitzt in Rellingen im Nordwesten Hamburgs. Das Verhältnis vom lukrativeren Neueinkauf zur Reparatur, das vor der Krise 60:40 betrug, habe sich ins Gegenteil verkehrt. Aber Not macht erfinderisch, und die Schleswig-Holsteiner haben ein weiteres Geschäftsfeld gefunden: Fortbildungskurse für Kapitäne und Offiziere für die Elektronische Seekarte (ECDIS).



Die Deutschland-Zentrale von FURUNO in Rellingen

Das neue System wird ab Juli 2016 auf allen ausrüstungspflichtigen Seeschiffen international zur Pflicht und die herkömmlichen gedruckten Seekarten ersetzen. Jeder für die Navigation Verantwortliche muss bis dahin einen Sachkundenachweis erbringen, dass er sicher das neue System anwenden kann. Die Nautischen Offiziere müssen ein Zertifikat für das auf dem jeweiligen Schiff instal-

lierte System vorweisen. Während die Wettbewerber die Ausbildung größtenteils externen Institutionen überlassen, bietet FURUNO unter anderem in seiner Deutschland-Zentrale das firmeneigene Konzept an.

Je Woche bis zu acht Mann an den Geräten

Fast wöchentlich nehmen bis zu acht Nautiker an den zweitägigen Kursen an den



Der Schulungsraum befindet sich im Keller

Original-Geräten teil. Da sie nicht nur aus Deutschland sondern vornehmlich auch aus Russland, Polen, der Ukraine und den Philippinen stammen, ist die Unterrichtssprache Englisch. Am Ende steht ein Abschlusstest. Sollte er nicht bestanden werden, ist eine Wiederholung möglich. „Danach haben unsere Kunden die Gewissheit, dass ihre Crew mit dem Erwerb des Zertifikats auch über eine fundierte Kenntnis des Systems verfügen“, berichtet Frederiksen. Zu den Kunden zählen deutsche und internationale Großreedereien, da sie auf ihren Schiffen FURUNO-Anlagen betreiben.

Die Präsenz immer neuer Nautiker im FURUNO-Hauptquartier hat für den

Schiffsausrüster auch einen erfreulichen Nebeneffekt. In einem Simulationsraum sind die neuesten Radar- und ECDIS-Geräte installiert, die die Gäste ausprobieren können. „Wir erhalten dann so ganz nebenbei viele Anregungen und Feedback, was besonders gut gefällt und wo wir bei der Software noch nachbessern sollten. Das fließt dann unmittelbar in unsere Arbeit ein“, erklärt Frederiksen.

Weitere Kurse für Sportschiffer angedacht

Mit der Zusatzqualifizierung der Schiffsoffiziere kann FURUNO die Lücken, die durch den Auftragseinbruch im Neugeschäft entstanden sind, derzeit teilweise kompensieren.

Künftig will das Unternehmen auch Kurse für engagierte Sportschiffer geben. „Viele Yachtbesitzer haben unsere Anlagen an Bord, kennen aber noch nicht alle Vorteile und Funktionen der Geräte. Da wollen wir ihnen wertvolle Tricks zeigen“, umschreibt es Frederiksen. „So wie es den meisten Älteren mit ihren Handys geht. Wir wollen zeigen, was wir noch so alles drauf haben.“

Text: Matthias Soyka

Die Bahn bohrt Knoten auf

In und um Hamburg sind viele Verbesserungen geplant

Rund um Hamburg wird gebaut, was das Zeug hält. Doch nicht nur auf der Straße werden Kapazitäten erweitert, auch die Bahn legt kräftig nach. An einer Fülle von Detaillösungen arbeitet die DB Netz AG in Kooperation mit der Hafenbahn, um vor allem den Abfluss der Güter aus dem Hamburger Hafen weiter zu verbessern.



Rangierlokomotiven werden im Hafengebiet eine Servicestelle erhalten

Eine der größten Baustellen ist derzeit die Strecke Uelzen-Stendal, die auf einer Länge von 107 Kilometern auf zwei Spuren erweitert und elektrifiziert wird. Sie fällt auch im Rahmen der Transeuropäischen Netzwerke TEN-T unter das EU-Förderprogramm. Nach Abschluss der Arbeiten im kommenden Jahr steht damit dem Hamburger Hafen eine weitere, hoch effiziente Nord-Süd-Verbindung via Magdeburg Richtung Regensburg-München/Passau zur Verfügung. Mit dem Ausbau dieser so genannten Osttangente wird die Tür nach Bayern, Österreich, Tschechien, die Slowakei und Ungarn noch ein Stück weiter aufgestoßen.

Personen- und Güterverkehr wird entzerrt

Weitere Entlastung soll eine Entzerrung des Personen- und des Güterverkehrs bringen. Denn täglich fahren bis zu 240 Fern-, 500 Nahverkehrs-

und 15 Güterzüge sowie 15 Leerfahrten den Hamburger Hauptbahnhof an, der mit über 450.000 Reisen den täglich über das größte Fahrgastaufkommen in Deutschland verfügt. Bis 2017 erwartet die DB AG wegen des zunehmenden Verkehrs zwischen den Metropolen 15 zusätzliche Fernzugpaare sowie – durch das ausgeweitete Angebot in Schleswig-Holstein in diesem Jahr – zusätzlich 68 Nahverkehrszugpaare. Mit Eröffnung der Fehmarnbeltquerung nach dem Jahr 2021 könnten weitere elf Zugpaare und ein weiter gesteigertes Güterverkehrsaufkommen folgen. Im Nordosten Hamburgs soll deshalb die S4 nach Bad Oldesloe ein eigenes Gleis erhalten und sich nicht mehr eine Trasse mit dem Güterverkehr nach Norden teilen müssen.

Für eine wesentliche Steigerung der Kapazitäten ist allerdings auch der weitere Ausbau der Zulaufstrecken südlich Hamburgs erforderlich. Im Bau befindet

sich das dritte Gleis zwischen Stelle und Lüneburg auf 27 Kilometer Länge, das noch in diesem Sommer in Betrieb genommen werden soll. Für den weiteren Verlauf in Richtung Hannover wird seit geraumer Zeit die Y-Trasse diskutiert. In einem Gutachten der DB Netz AG wird derzeit untersucht, ob es nicht günstigere und schneller realisierbare Varianten hierzu gibt. Auf den bestehenden Hauptstrecken ist das Optimierungspotenzial indes bereits weitgehend ausgeschöpft. So betragen dort die Blockabstände zwischen zwei Signalen, in denen die Züge hintereinander auf den Weg geschickt werden, meist nur zwischen 1.000 und 1.300 Meter.

Automatisierungstechnik für Rangierbahnhof Maschen

Täglich verlassen über 200 Züge den Hamburger Hafen bzw. fahren ihn an. Die Hälfte fährt direkt zu den Zielorten im Süden

oder Südosten Europas – man bezeichnet diese als „Shuttle-Verkehre“, die andere Hälfte legt einen Zwischenstopp im 30 Kilometer entfernten Maschen ein. Dort unterhält die Deutsche Bahn den größten Rangierbahnhof Europas. Er ist die zentrale Drehscheibe für den Güterverkehr der Seehäfen Hamburg und Bremerhaven sowie in Richtung Skandinavien und wird derzeit von der DB Netz AG in einem Gesamtwertumfang von 240 Millionen Euro umfangreich modernisiert. Hier werden die Züge aus dem und in den Hamburger Hafen entkoppelt, sofern die einzelnen Waggons nicht denselben Zielort haben, und mit regionalen, nationalen und internationalen Waggons zusammengestellt, bis diese eine volle Zuglänge erreicht haben. Man nennt diese Transportart folgerichtig auch „Sammelzüge“.

Um der zunehmenden Bedeutung des Güterver-

kehrs der Seehäfen gerecht zu werden, wird die aus den 70er Jahren stammende Rangiertechnik in einem umfassenden Gesamtausbau auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Die Siemens Mobility AG wird 48 Richtungsgleise und die Verteilzone der Ablaufanlage Süd-Nord (früher 64 Gleise) sowie 40 Richtungsgleise der Ablaufanlage Nord-Süd (früher 48) modernisieren. Das neue von Siemens eingesetzte System steuert die Funklokomotiven, die Laufwege der Wagen sowie deren Geschwindigkeit in den Berg-, Tal- und Richtungsgleisen und stellt über die Förderanlagen die Wagen kuppelfrei in den Richtungsgleisen zusammen. Dabei erfolgt die Laufwegsteuerung der Weichen für alle Abläufe vom Berg bis in die Richtungsgleise vollautomatisch.

Neuer Parkplatz soll Lokleerfahrten vermeiden

Doch die Hafenbahn sieht noch weiteres Verbesserungspotenzial im Gleismanagement. In diesem Jahr wird am Bahnhof Alte Süderelbe eine Lokservicestelle errichtet, die als Parkplatz für Lokomotiven dienen wird. Hierdurch soll die Zahl der Lokleerfahrten aus und in den Hamburger Hafen minimiert werden. Derzeit ist jede dritte Fahrt noch eine dieser Leerfahrten zu einem freien Gleis außerhalb des Hafengebiets. Können die Lokomotiven jedoch innerhalb des Hafens abgestellt werden, bleiben die Hauptausfallstrecken frei für Ganzzüge.

Seit 2006 hat die HPA

lionen Euro in die Modernisierung und den Ausbau des Hafenbahnnetzes gesteckt und investiert auch abseits der Brücken weiter. Der Bahnhof Hamburg Süd ist gerade fertig gestellt, bis zum kommenden Jahr werden auch die Gleise am Bahnhof Hohe Schaar auf 740 Meter Länge erweitert. Zudem erhält das Container Terminal Burchardkai eine dritte Gleisanbindung, die mit dem Neubau des Stellwerks Waltershof gekoppelt wird. Das Container Terminal Altenwerder wurde im vergangenen Jahr endgültig zweigleisig erschlossen, die Weichensteuerung auf Elektroantrieb umgerüstet. Und das EUROGATE-Terminal wird künftig von zwei Zügen gleichzeitig anfahrbar sein.

Zusätzliche Brücken für zweigleisigen Verkehr

Im kommenden Jahr wird zudem die Rethelklappbrücke dem Verkehr übergeben, was eine erhebliche Entlastung bei der Anfahrt des Bahnhofs Hamburg Süd bewirkt, da durch ihre neue Anbindung der Eisenbahn- und Straßenverkehr, der sich bislang kreuzt, entzerrt wird. Gleiches soll in den kommenden Jahren an der Kattwykbrücke passieren, die bei einem Neubau zudem zwei Gleise erhalten soll und Kern des Zweiachsen-Modells wäre, das die HPA langfristig verfolgt. Über den Brückenneubau würden erheblich mehr als die täglich 50 aus Waltershof und Altenwerder kommenden Züge zum Netz der Deutschen Bahn fahren. Die bislang einzige durchgehend doppelgleisige Zufahrt führt deutlich

weiter südlich durch Hausbruch.

Die meisten Züge, die den Hafen verlassen, kreuzen die Gleisverbindungen des Hamburger Hauptbahnhofs. Zur Aufstockung des Beförderungsangebots sind deshalb weitere Gleiskapazitäten für den Personenverkehr im Hauptbahnhof und im Bahnhof Harburg sowie eine Entflechtung von Güter- und Personenverkehr auf der achtgleisigen Strecke zwischen der Norderelbbrücke und Harburg erforderlich. Deren westliches Gleispaar dient neben einzelnen Fahrten zwischen dem Hauptbahnhof und Harburg hauptsächlich dem Hafenverkehr, münden in dieses doch die Zufahrten der beiden Hafenhöfe des Osthafens (Hohe Schaar und Hamburg Süd). Daneben befinden sich die beiden Personenfernverkehrsgleise in Richtung Hannover/Bremen, östlich davon verläuft ein weiteres Gütergleispaar vom Rangierbahnhof Maschen auf die Güterumgebungsbahn bzw. Richtung Berlin. Ganz außen verlaufen zwei Gleise der Gleichstrom-S-Bahn nach Neugraben.

Unterführung der Güterzuggleise nach Norden

Derzeit müssen Güterzüge, die von den beiden Hafenhöfen kommen,

Richtung Norden (Rothenburgsort) die Ferngleise bei Veddel niveaugleich kreuzen. Dabei wird der Güterverkehr 2017 noch zunehmen, wenn durch den Neubau der Kattwykbrücke die Verbindung zwischen den Hafenhöfen Alte Süderelbe und Hohe Schaar elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut ist, um täglich über Wittenberge nach Süden bzw. in Richtung Skandinavien fahren zu können. Daher sieht die zweite Ausbaustufe des Knotens Hamburg für Wilhelmsburg den Bau einer Unterführung der Güterzuggleise in Richtung Norden vor.

Ein weiterer Engpass stellt das Unterelebekreuz im Nordkopf des Bahnhofs Harburg dar. Hier münden die beiden Gütergleise des Hafenverkehrs, die Hauptzufuhrstrecke für den Westhafen mit den Containerterminals Waltershof und Altenwerder, in die zweigleisige Unterelebebahn ein. Künftig soll der kreuzende Trassenverlauf durch den Bau überführender Brücken entzerrt werden. Eine zweite direkte kreuzungsfreie Zufahrt soll auch südlich von Harburg von und nach Hannover sowie von und zum Rangierbahnhof Maschen und nach Bremen entstehen.

Text: Matthias Soyka



Die Modernisierung des Rangierbahnhofs Maschen ist fast fertig

Braucht Hamburg wirklich eine weitere U-Bahn?

Verkehrsexperte-Experte Andreas Kossak mahnt Investitionen zugunsten der Logistik an

Hamburg verfügt über ein hervorragendes Stadtschnellbahnsystem mit Kapazitätsreserven. Auf Betreiben des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz (SPD) soll es gleichwohl um eine zusätzliche U-Bahnstrecke mit einer Länge von rund 30 Kilometern ergänzt werden. Gemeinsam mit Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) hat der Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hochbahn AG (HHA) Günter Elste dazu eine erste Projektskizze unter dem Label „Jahrhundertprojekt U 5“ der Öffentlichkeit vorgestellt – verbunden mit einer Kostenschätzung „bis zu 3,8 Milliarden Euro“ (Kostenstand 2014! – deutlich höhere Kosten sehr wahrscheinlich).



Eine neue U-Bahnlinie in Hamburg würde nach vorsichtigen Schätzungen mindestens 3,8 Milliarden Euro kosten

Senat und HHA gehen für die Realisierung des Projekts von großzügigen Finanzhilfen durch den Bund und die EU aus. Dem steht allerdings unter anderem entgegen, dass Bund und Länder vor dem Hintergrund des katastrophalen Zustands der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen erst kürzlich langen Investitionen in Erhalt und Sanierung eindeutigen Vorrang vor Aus- und Neubau gegeben haben. Das betrifft auch und im Besonderen den ÖPNV-Sektor. Sollte eine maßgebliche Erweiterung des schienengebundenen ÖPNV in der Metropolregion

on tatsächlich erforderlich sein, ist es jedenfalls geboten, die seit Langem sehr zu Recht diskutierte Variante eines modernen Stadtbahnsystems in die Untersuchungen einzubeziehen. Die dafür in Frage kommenden Konfigurationen kosten nur einen Bruchteil der geplanten U5, bei wesentlich differenzierterer Erschließungswirkung und größerer Kundenfreundlichkeit. Im Übrigen ist bisher nicht erkennbar, ob bzw. inwieweit das „Jahrhundertprojekt“ kompatibel mit einem irgendwie gearteten Verkehrsentwicklungskonzept für Hamburg

ist, in dem die absehbaren gravierenden Änderungen des Mobilitätsverhaltens und der soziographische Wandel angemessen berücksichtigt sind.

Besserer Wirtschaftsverkehr bleibt auf der Strecke

Das öffentliche Nahverkehrssystem ist zweifelsohne ein Kernelement der Verkehrs- und Stadtentwicklung Hamburgs. Das Lebenselixier der Metropolregion ist jedoch die Wirtschaft – insbesondere die Hafenvirtschaft. Deren Rückgrat ist die Logistik. Die leidet seit Jahren un-

ter den „Missing links“ in der für sie relevanten Verkehrsinfrastruktur sowie zunehmend auch unter den Behinderungen in Zusammenhang mit Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen der vorhandenen Infrastruktur – einschließlich des „Busbeschleunigungsprogramms“. Die nachteiligen Auswirkungen werden zusätzlich durch offenkundige Mängel des Baustellenmanagements und der Baustellenkoordinierung verstärkt. Die Folge sind immense „volkswirtschaftliche Staukosten“.

Aus- und Neubau von Bundesverkehrswegen sol-

len künftig sehr zu Recht auf wichtige Projekte von überregionaler/nationaler Bedeutung konzentriert werden, deren Realisierung in der Vergangenheit immer wieder verzögert bzw. hinausgeschoben wurde. Die gegenwärtigen und künftigen verkehrsinfrastrukturellen Rahmenbedingungen der Metropolregion und insbesondere auch des Hamburger Hafens werden entscheidend von der Realisierung genau solcher Projekte determiniert. Das sind vor allem die

- Autobahn A 26 (einschließlich der so genannten Hafenerquerung),
- Elbquerungen im Zuge der A 20 (bei Glückstadt) und der A 21 (bei Geesthacht),
- „Y-Trasse“ (bzw. Alternative) im Schienenverkehr,
- Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals (NOK - Schleusen und Strecke) sowie
- Erweiterung der Kapazitäten des Schleusensystems Lüneburg/Scharnebeck und Uelzen am Elbe-Seitenkanal.

Bisherige Prioritätensetzung im Bund höchst fragwürdig

Die genannten Projekte haben durchweg bereits eine lange Vorgeschichte. Teilweise sind sie schon im Bundesraumordnungsplan von 1975 als „von primärer überregionaler Bedeutung“ verankert. Zu den Hauptursachen der Verzögerung ihrer Realisierung zählt die in der Bundesverkehrswegeplanung praktizierte Prioritätensetzung auf der Basis der „standardisierten Bewertung“. Damit werden selbst zentrale Infrastrukturmaßnahmen nationaler

Mega-Gateways – wie es der Hafen Hamburg eindeutig ist – nicht anders behandelt als beispielsweise Umgehungsstraßen von Kleinstädten.

Unter unabhängigen Fachleuten firmiert das betreffende Bewertungsverfahren seit Jahrzehnten als „Bewertungshokuspokus“. Ihm liegt die Methodik der Nutzen-Kosten-Analysen (NKA) zugrunde. Danach werden ausschließlich direkt oder (vermeintlich) indirekt „monetarisierbare“ Wirkungen berücksichtigt. Damit bleiben wesentliche Wirkungsbereiche außerhalb der Betrachtung. Das gilt bei der „standardisierten Bewertung“ zusätzlich in Folge der Beschränkung auf lokale Wirkungen.

NOK und ESK fehlen in „Ahrensburger Liste“

Küstenländer, Handelskammern, Unternehmensverbände, Fachverbände und Hamburg Port Authority haben sich in der Vergangenheit wiederholt für die Realisierung von Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenpaketen aus dem oben genannten Spektrum eingesetzt. Das ist aber offenkundig nicht mit dem erforderlichen Nachdruck bzw. mit hinreichend überzeugenden Argumenten erfolgt. Als Beleg für die „konzertierten“ Bemühungen wird regelmäßig die „Ahrensburger Liste“ zitiert. Darin sind allerdings nicht einmal die für die Zukunft des Hamburger Hafens immens wichtige Ertüchtigung des NOK und des Schleusensystems Lüneburg/Scharnebeck enthalten – wohl aber die Brücken und Schleusen am Elbe-Lübeck-Kanal, der

zwischenzeitlich vom Bundesverkehrsministerium gegenüber der EU zur Abstufung frei gegeben worden ist, was bedeutet, dass von dort keine Mittel mehr dafür bereit gestellt werden.

Eine mittelfristige Realisierung der wichtigsten Projekte des „Logistik-Paketes“ ist mit hoher Wahrscheinlichkeit nur möglich, wenn auch innovative Finanzierungsformen einbezogen werden. Dazu gehören in erster Linie die „Öffentlich-Privaten Partnerschaften“ (ÖPP/PPP). Das ist eine in Deutschland bisher sträflich vernachlässigte Option effizienter, zeitgerechter und kostengünstiger Bereitstellung komplexer Großprojekte der Verkehrsinfrastruktur. Viele Politiker – auch in den norddeutschen Küstenländern – lehnen sie nach wie vor aus ideologischen Gründen oder aus Unkenntnis ab. Öffentliche Verwaltungen befürchten Bedeutungs- und Stellenverluste und behaupten, sie könnten es ohnehin grundsätzlich besser als Private. Bestärkt werden sie vermeintlich durch gelegentliche Prüfberichte von Rechnungshöfen. Diese vergleichen allerdings in der Regel reale PPP-Projekte mit einer irrealen „heilen Welt“ von traditionell gehandhabten Projekten und ohne Berücksichtigung der PPP-typischen Lebenszyklus-Betrachtung. Eine kürzlich veröffentlichte Auswertung von 214 konventionell gehandhabten Fernstraßenprojekten in der gesamten Bundesrepublik mit einem Plankostenvolumen von 12,4 Milliarden Euro hat eine durchschnittliche Kostenüberschreitung von



Andreas Kossak, Verkehrsexperte

37 Prozent ergeben – von Stuttgart 21 oder BER ganz zu schweigen. Intelligente projektspezifisch maßgeschneiderte PPP-Konstruktionen können der Schlüssel für die Realisierung von in diesem Zusammenhang relevanten Projekten sein. International wird das längst und in zunehmendem Maße erfolgreich praktiziert.

U5 teurer als alle Logistik-Projekte zusammen

In Hinblick auf die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Metropolregion in wirtschaftlicher, verkehrlicher und umweltspezifischer Hinsicht ist daher dringend geboten, die Aktivitäten auf dem Verkehrsinfrastruktursektor zunächst auf die Realisierung der betreffenden Projekte des „Logistik-Paketes“ zu konzentrieren. Der Finanzbedarf dafür ist in der Summe geringer, als der für das „Jahrhundertprojekt U5“. Das aktuelle Umdenken bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auf Bundes- und Länderebene bietet dafür gute Voraussetzungen. Dies muss mit Nachdruck, qualifizierten Sachargumenten und kreativen Vorschlägen zu Gunsten der Region genutzt werden.

Text: Matthias Soyka

VHSp droht Hamburg mit Umroutungen

Ein Umfahren der vielen Staus im Hafengebiete sei nahezu unmöglich

Eigentlich war man beim Verein Hamburger Spediteure (VHSp) in Feierlaune. 130 Jahre ist man alt geworden, und die Geschäfte laufen trotz eines „schwierigen Umfeldes“ gut. Doch die 357 Mitgliedsunternehmen blicken sorgenvoll in Richtung Hafen. Einerseits bereitet die Hängepartie um die Fahrinnenanpassung den Firmen, die rund 15.000 Mitarbeiter beschäftigen, davon 1.300 Azubis, Kopfschmerzen, zum anderen ist es die desolote Verkehrssituation. Der wiedergewählte Vorsitzende Johan P. Schryver sagte es ganz unumwunden: „Noch weitere Schwierigkeiten sind möglich, Probleme unvermeidlich. Womöglich werden wir auch über andere Häfen gehen.“



Reiner Heiken,
Kühne + Nagel



Kurt-J. Schimmelpfeng,
Geschäftsführer VHSp



Johan P. Schryver,
Vorsitzender VHSp



Willem van der Schalk,
a. hardrodt

Angesichts der vielen Baustellen im und um den Hafen (Köhlbrandbrücke, A7, Kattwykdamm) sei es nicht einfach, einen Plan B zu finden. „Unsere Kunden fragen uns bereits danach. Doch die Mittel sind begrenzt“, so Schryver weiter. Sein Stellvertreter Reiner Heiken von Kühne+Nagel ergänzte, dass man im Bereich Sammelgüter bereits viele Alternativen ausgeschöpft habe. Dazu zählten Anlieferungen außerhalb der Spitzenzeiten, allerdings nur bei Ladung, auf die die Speditionen Einfluss hätten. Vorstandskollege Willem van der Schalk von a. hardrodt schlug vor, die Gewerkschaften und Industrie mit ins Boot zu holen, um weitere Zeitfenster zu öffnen. So sei es derzeit

unmöglich, freitags nach 13 Uhr Ladung auszuliefern oder entgegenzunehmen. Man habe zwar einen Hafen, der 24/7 an 360 Tagen im Jahr anbietet, aber kaum jemand nutze dies. „Es wäre besser, alle ziehen an einem Strang.“

Projektladung sei bereits in Westhäfen abgewandert

Prekär sei die Lage für Firmen mit großen Lagern. Die hätten kaum Alternativen. Einen Stauzuschlag, wie es das Containergewerbe vorgeschlagen habe, werde es laut Schryver nicht geben. Zum einen erlaube der Markt derzeit keine Preiserhöhungen, zum anderen verstießen derartige Absprachen gegen das Kartellrecht. Letztlich werde

sich die Ladung ihren Weg suchen und zur Not auch um Hamburg herum. Viel Projektladung sei bereits in die Westhäfen abgewandert.

Schryver gab auch zu bedenken, dass der Senat sein knappes Geld lieber nicht in ein zusätzliches Kreuzfahrtterminal investieren solle. Die Stadt habe größere Probleme. Gerade im Bereich der Straßen zeige sich, dass der Bund jahrelange Warnungen überhört habe. „Durch Staus und Engpässe geht unsere Produktivität zurück“, warnte Schryver. „In Übersee ist die Verkehrslage in Hamburg längst Thema.“ Die zusätzlichen 5 Milliarden Euro im Bundesverkehrshaushalt der nächsten vier Jahre reichten nicht aus,

um den schleichenden Verfall der Infrastruktur aufzuhalten. Auch hier herrsche erneut ein Mangel an Weitsicht. Bei einem Steuerplus von vier Prozent müsste mehr Geld für den Verkehr da sein. Stattdessen steige der Sozialetat, um neue Wohltaten zu finanzieren.

Versuche mit Lang-Lkws verliefen positiv

Positives gab es indes von den Lang-Lkws zu berichten. Nach anfänglicher Ablehnung habe der SPD-geführte Senat in Hamburg nach und nach Strecken für die „Gigaliner“ geöffnet. Nach dem Hafengebiet und Billwerder werde nun auch eine Zufahrt nach Allermöhe freigegeben. Die Erfah-

rungen mit den Lastern, die drei statt zwei TEU transportieren können, sei überaus positiv. Bundesweit habe es bislang auf den Autobahnen keinen ernsthaften Unfall mit dem Lang-Lkw oder Verkehrsverlagerungen von der Schiene zurück auf die Straße gegeben.

Die EU habe zwar den grenzüberschreitenden Verkehr vorerst abgelehnt, bilaterale Vereinbarungen aber zugelassen. So könnten die langen Lkws auch im direkten grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden. Die Bezeichnung „Gigaliner“ sei dabei irreführend wenn nicht gar diskriminierend, befand VHSp-Geschäftsführer Kurt-Jürgen Schimmelpfeng. Denn durch die größere Ausnutzung der Lkw-Kapazität werde pro TEU weniger Sprit ver-

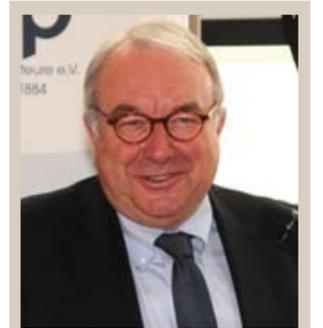
braucht, die Autobahnen seien durch die kürzeren Abstände weniger voll und Personal werde gespart. „Die Lang-Lkw sollten viel eher Ökoliner heißen“, meinte Schimmelpfeng.

Beckmeyer sagt dem Norden mehr Mittel zu

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Wirtschaftsstaatssekretär Uwe Karl Beckmeyer (SPD), sagte zu, dass das Nationale Hafenkonzept mit den darin enthaltenen Forderungen zur verbesserten Anbindung der Seehäfen im neuen Bundesverkehrswegeplan eine zentrale Rolle spielen werde. 80 Prozent der Neu- und Ausbauten würden nach einer Prioritätenliste vergeben, bei dem die im Konzept niedergelegten Maßnahmen herangezogen wür-

den. Beckmeyer regte an, angesichts der Schwierigkeiten, die man bei den Genehmigungsverfahren der Fahrinnenanpassungen von Elbe und Weser habe, den Sinn der europäischen Wasserrahmenrichtlinie zu überdenken, „wenn diese nur aufgestellt wurde, um Großprojekte zu bremsen“.

Beckmeyer bekannte sich zu weiteren Aus- und Neubauvorhaben. Beim Nord-Ostsee-Kanal sei es „oberstes Interesse“, die Verlässlichkeit der Wasserstraße sicher zu stellen. Immerhin seien nun die erhöhten Mittel für den Bau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel (485 Millionen Euro) vom Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages genehmigt worden. Die A7, A20 und A26 seien ebenso wichtig wie die Verlängerung der A26 durch Hamburg-Har-



Uwe Karl Beckmeyer,
Maritimer Koordinator

burg als Hafenuerspanne, für die es noch in diesem Jahr einen Planfeststellungsbeschluss geben werde. Für die Elbquerung bei Glückstadt sei eine 50-prozentige ÖPP-Finanzierung möglich, so dass das Projekt schneller voran kommen und letztlich die Küstenautobahn durchgehend bis zur A28 bei Westerstede fertig gestellt werden könnte.

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 Kaiserkaai 60 | 20457 Hamburg
T +49 40 23631 0

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung



Windstrom soll AGVs antreiben

Lithium-Ionen-Batterien sollen vor allem bei Energiespitzen geladen werden



Die Batterien werden automatisch in Regale geschoben und dort aufgeladen

Das Speichern von Strom ist ein bisher ungelöstes Problem der Energiewende. Vor allem bei der Windenergie kommt es schon jetzt zu Stromspitzen, sogenannten „Peaks“, die weitgehend ungenutzt bleiben, etwa wenn mitten in der Nacht in den verbrauchsarmen Zeiten ein strammer Nordwest die Windräder antreibt. Für die Abnahme solcher Überkapazitäten gibt es ordentlich Rabatte, im Schnitt rund ein Drittel. Diese Preisvorteile will sich nun die HHLA zu nutze machen, wenn es darum geht, die Akkus für ihre AGVs aufzuladen. Deshalb hat sie rund 6 Millionen Euro (40 Prozent gab es vom Bund dazu) in die Umrüstung von acht AGVs auf Elektroantrieb investiert.

BESIC heißt das Projekt, wohinter sich „Batterie-Elektrische Schwerlastfahrzeuge im Intelligenten Containerterminalbetrieb“ verbirgt. Zusammen mit Vattenfall Innovation, dem Kran- und Hafenfahrbau Terex Port Solutions und dem Energieforschungszentrum Niedersachsen, dem die Universitäten in Oldenburg, Göttingen und Clausthal angehören, soll getestet werden, wie man die AGVs noch wirtschaftlicher betreiben kann. Dabei werden nicht nur unterschiedliche Akkuarten verwendet, sondern auch die möglichst günstigen

Peakstrom-Ladezeiten mit den Leistungsanforderungen des Terminals in Einklang gebracht werden.

BESIC ist ein weltweit einzigartiges Projekt

Das Projekt ist weltweit einzigartig und wird von vielerlei Seiten der Industrie sehr aufmerksam verfolgt, weil man hofft, wertvolle Erkenntnisse für die Alltagstauglichkeit abzuleiten. Denn warum soll das, was hier im Großen funktioniert, nicht später auch im Kleinen klappen? Noch sind die AGVs mit ihrer Länge von 15 Metern und einer Breite von

drei Metern für den Straßeneinsatz freilich viel zu schwer. 34 Tonnen wiegen sie unbeladen, beladen mit bis zu 70 Tonnen über 100 Tonnen. Die bisherigen Blei-Akkus schlugen dabei mit rund zwölf Tonnen zu Buche. Sie konnten nur in einer Wechselstation mit ebenfalls automatischen Staplern ausgetauscht werden. Die Ladezeit betrug sieben Stunden.

Nun kommen auch zwei Arten von Lithium-Ionen-Batterien zum Einsatz, die nur noch ein Viertel des Gewichts der Bleiakkus haben und zudem in nur ein bis zwei Stunden aufgeladen werden können. Zudem

haben sie eine deutlich höhere Lebensdauer. Allerdings sind sie derzeit noch preislich erheblich teurer. Da aber die elektrischen AGVs in der Anschaffung sogar ein wenig günstiger als die Diesel-AGVs sind,



Boris Wulff, Projektleiter BESIC



Auch die Batteriewechselstation befindet sich auf dem CT Altenwerder

ist HHLA-Vorstand Stefan Behn sicher, dass langfristig alle AGVs nur noch rein elektrisch angetrieben werden.

BESIC-Projektleiter Boris Wulff ist von dem System voll überzeugt, zumal die Akkutechnik noch weiter voran schreitet. Es habe bereits Tests mit herkömmlichen Elektroautos und neuartigen hochleistungsfähigen Lithium-Luft-Batterien gegeben, bei denen ein Pkw nonstop vom München nach Berlin fahren konnte. Würde man nun noch anstelle der Wartezeit für das Aufladen den Batterietausch nach dem Vorbild der AGVs an Pkws vollziehen, wo über ein Seitenfach die Energiespender einfach herausgezogen werden, würden Batteriewechselstationen Benzin-Tankstellen ersetzen.

Zumindest im Terminalbereich hat das Alten-

werder Pilotprojekt schon Nachahmer gefunden. In Rotterdam werden zwei Terminals und im kalifornischen Palm Beach ein drittes neues Terminal mit AGVs ausgestattet. Die BESIC-Ergebnisse sollen auch dort Einfluss finden.

Wirtschaftlichkeit ist letztlich entscheidend

Behn machte deutlich, dass die HHLA natürlich auch ein wirtschaftliches Interesse an dem Projekt habe. Der fast lautlose Antrieb senke zwar neben CO₂ zusätzlich auch die Lärmemissionen, aber letztlich könne sich ein neues System nur durchsetzen, wenn es auch wirtschaftlich interessant sei. Deshalb werde BESIC diesmal vom Bundeswirtschaftsministerium gefördert. Oliver Weichmann, Geschäftsführer von Vattenfall Innovation

ergänzte, dass fluktuierende Einspeisungen, wie es sie gerade beim Windstrom zunehmend geben werde, nicht mit den Kundenbedürfnissen zusammenpassen, zumal die Zeiten mit Überschussproduktion noch deutlich zunehmen dürften.

Mathias Dobner, Geschäftsführer der Terex Port Solutions, betonte bei der BESIC-Vorstellung, dass sein Unternehmen bereits dabei sei, die Elektromobilität auf andere Industriefelder zu extrapolieren. „Unser nächster Schritt werden elektrische Terminal-Trucks sein“, sagte er, womit man dann schon ganz dicht an der Alltagstauglichkeit dran wäre.

Text: Matthias Soyka

ECKELMANN GRUPPE

Stehen Ihre Container gerne im Stau?

ContainerTaxi - Ihr Beitrag zum Umweltschutz

ContainerTaxi

Verkehrsentlastung und Klimaschutz in Hamburg

Vergleich CO₂-Ausstoß Straße - Wasserweg

Transport von 60 Standard-Containern (TEU)

Die Daten basieren auf einem CO₂-Ausstoß von 2,65 kg/Liter Diesel und einem Verbrauch von 100 Litern Diesel/Schleppstunde bzw. 21 Litern LKW-Diesel/Stunde. Die Transportdauer beträgt 2 Stunden pro LKW-Container-Taxi-Tour.

Carl Robert Eckelmann Transport u. Logistik GmbH - Reiherdamm 44 - 20457 Hamburg
Tel: 040 / 311 703 0 - Fax 040 / 311 703 33 - info@eckelmann.de - www.eckelmann-gruppe.de

Darum geht es bei der Fahr- rinnenanpassung wirklich

Die Vertiefung der Elbe ist nicht der entscheidende Faktor

Mitte Juli wird es ernst für den Hamburger Hafen. Dann wird vorm Bundesverwaltungsgericht in Leipzig mit der mündlichen Verhandlung zur Fahrrinnenanpassung der Elbe begonnen. Wann das Urteil gefällt wird, ist noch unklar. Im Kern der Klagen der Umweltverbände BUND und Nabu geht es um die Vertiefung der Elbe um einen Meter auf 14,50 Meter. Doch die Verantwortlichen des Hamburger Hafens zielen mit dem Antrag auf Fahrrinnenanpassung nicht so sehr auf die zusätzliche Tiefe, sondern vielmehr auf die Verbreiterung der Fahrrinne um 20 Meter. Und dagegen wurde im Kern keine Klage erhoben.

Die Zahl der außergewöhnlich großen Schiffe, die länger als 330 Meter und/oder breiter als 45 Meter sind, nimmt von Jahr zu Jahr sprunghaft zu. In 2013 waren es bereits über 900 Schiffe oder fast jedes zehnte Schiff, das den Hamburger Hafen anlief. Dabei handelt es sich nicht nur um Containerschiffe, sondern auch um Tanker, Bulker und Kreuzfahrtschiffe. Für sie alle ist nicht nur die Fahrrinntiefe entscheidend, sondern auch deren Breite. Alle Schiffe müssen einen Mindestabstand im Begegnungsverkehr einhalten. Auf der Unterelbe dürfen sich nach einer Vorschrift der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt nur Schiffe mit einer adierten Gesamtbreite von maximal 90 Metern begegnen. Da die größten Schiffe bis zu 59 Meter breit sind, dürften ihnen auf der Strecke zwischen Glückstadt und Hamburg nur Schiffe mit maximal 31 Meter Breite entgegenkommen.

Auslaufende Schiffe haben engeres Zeitfenster

Deshalb steuert die Revierzentrale in Brunsbüttel in Absprache mit der Ham-

burg Port Authority den Verkehr auf der Elbe so, dass die so genannten Ultra Large Container Ships (ULCS), die bis zu 18.000 TEU an Bord haben, möglichst eine Stunde vor dem Scheitelpunkt der Flutwelle die Elbe hinauf fahren. Da die ULCS in Gegenrichtung zu diesem Zeitpunkt den Hamburger Hafen noch nicht verlassen können, ist die Zufahrt innerhalb dieser Spanne unproblematisch. Haben die einlaufenden Schiffe den Hamburger Hafen erreicht, können die auslaufenden Schiffe die Strecke bis Glückstadt antreten, wo die Elbe sich in Richtung Nordsee erheblich verbreitert. Allerdings besteht für diese Schiffe ein deutlich engeres Zeitfenster, da die Exportwaren auf den Containerschiffen meist schwerer als die Importwaren sind, wodurch das Schiff tiefer im Wasser liegt, und weil die Schiffe beim Auslaufen der Tide entgegen fahren. Der Tidehub beträgt 3,70 Meter. Für einlaufende Schiffe beträgt das Tidezeitfenster drei Stunden, für auslaufende Schiffe dagegen nur zwei Stunden. Derzeit können Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 15,10

Meter Hamburg anlaufen und mit höchstens 13,80 Meter den Hafen wieder verlassen.

Auf dieser Strecke zwischen Hamburg und Glückstadt soll die Fahrrinne nun um 20 Meter verbreitert werden. Zudem ist nach 13 Kilometern bei Wedel eine Begegnungsbox vorgesehen. Diese käme vor allem auslaufenden Schiffen zugute, da sie schon ein Viertel des Weges den großen Schiffen entgegen kommen könnten. Wie es aus der HPA heißt, würde mit einer Verbreiterung der Elbe um 20 Meter rund die Hälfte aller Restriktionen wegfallen!

Großer Sicherheitsabstand hat mehrere Ursachen

Der große Sicherheitsabstand zwischen den Schiffen hat gleich mehrere Ursachen. Zum einen sind große Containerschiffe besonders windanfällig. Dies kann dazu führen, dass sie auf gerader Strecke sich nicht parallel zum Ufer fortbewegen sondern schräg versetzt zur Fahrtrichtung. Dadurch erhöht sich der Platzbedarf eines Schiffes an Bug und Heck drastisch. Von oben gese-

hen würde das Schiff nicht wie ein Rechteck sondern wie ein Parallelogramm in der Fahrrinne liegen. In Kurvenfahrten oder durch Strömungen wird dieser Effekt noch verstärkt.

Auch bei dem erlaubten Tiefgang eines jeden Schiffstyps gibt es erhebliche Unterschiede. Viele Schiffe neigen dazu, bei bestimmten Geschwindigkeiten mit dem Heck etwas einzutauchen. „Squat“ nennt man dies in der Fachsprache und ist für Laien bei kleinen Motorbooten gut erkennbar. Bei großen Schiffen freilich kann diese Hecklastigkeit zu einem deutlich größeren Tiefgang führen. Es gibt aber auch große Schiffe, die eher buglastig sind.

Umfangreiches Datenblatt für jeden Schiffstyp

Der Hafenskapitän der HPA verfügt deshalb für jeden Schiffstyp ein umfangreiches Datenblatt, in dem in Tabellen je nach Konstruktionsart, Windstärke und Ladungsgewicht unterschiedliche Tiefgänge festgelegt sind. Vor dem Erstanlauf eines neuen Schiffstyps werden dessen Daten in die Computer für die Schiffssimulatoren des

Marine Training Centers in Hamburg-Stellingen eingespeist, so dass unterschiedlichste Situationen wie Windstärke, Strömung, Eisgang, Nebel oder Gegenverkehr nachgestellt werden können.

Anhand der Simulationsvarianten erarbeiten die Hafenslotsen zusammen mit den Hafenskapitänen der HPA ein Handling-Konzept, wie das Schiff sicher an die Kaikante gebracht werden kann. Die Lotsen, die außergewöhnlich große Schiffe im Hafen navigieren, sind dabei sehr erfahren. Sie müssen mindestens sieben Jahre im Hamburger Hafen auf kleineren Schiffen tätig gewesen sein, bevor sie die Zulassung für die ULCS erhalten. Von den 77 Hamburger Hafenslotsen verfügen

etwa 60 Prozent über diese besondere Qualifikation. Vor dem Einlauf eines neuen Großschiffes wird jeder von ihnen am Simulator mit dem erarbeiteten Einlaufkonzept geschult.

Größere Drehkreise erleichtern das Manövrieren

Die Fahrrinnenanpassung und der Ausbau des HHLA Container Terminals Tollerort und des EUROGATE Container Terminals verbessern aber auch das Manövrieren innerhalb des Hamburger Hafens. Bevor Schiffe in einem Hafenbecken anlegen, müssen sie drehen, damit sie beim Auslaufen nicht einen Teil der kostbaren Zeit mit diesem notwendigen Manöver verlieren. Bei Großschiffen



Das Drehen großer Schiffe ist bislang Zentimeterarbeit

geht dies nur mit Hilfe von Schleppern. Im Idealfall sollte der Wendekreis einhalbmal so groß sein wie das zu drehende Schiff, derzeit messen die Drehkreise maximal 450 Meter. Für Lotsen und Schlepper bedeutet dies eine besondere Herausforderung, ein über 200.000 Tonnen schweres Schiff quasi auf

der Stelle zu drehen. Die Schlepp-Reedereien haben deshalb extra neue Schlepper angeschafft, die über eine Kraft von bis zu 80 Tonnen Pfahlzug verfügen – fast das Dreifache früherer Jahre. Mit dem Umbau an den Terminals entstehen nun zwei Drehkreise mit je 600 Metern Durchmesser.

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



Walter Lauk Containerspedition GmbH
Walter Lauk Ewerführerei 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

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





An gleich mehreren EUROGATE-Terminals können die weltgrößten Schiffe festmachen

EUROGATE legt Rekordergebnis hin

Europaweit schlägt der Terminalbetreiber über 14,2 Millionen TEU um

Trotz schwierigen Umfeldes hat Europas größter Terminalbetreiber EUROGATE im vergangenen Jahr ein Rekordergebnis erzielt. Mit gut 14,2 Millionen TEU schlug der Konzern 7,3 Prozent mehr Container als 2012 um. Der Anstieg wird allerdings ausschließlich von den Beteiligungen im Ausland getragen. In Deutschland verringerte sich die Umschlagleistung sogar leicht um 1,2 Prozent auf gut 7,8 Millionen TEU, während in Italien das Plus 11,2 Prozent oder rund eine halbe Million TEU auf über 5 Millionen TEU betrug. Im marokkanischen Tanger hat sich der Umschlag sogar auf über 1 Million TEU fast verdoppelt. Auch in Portugal und im russischen Ust Luga gab es gute Zuwächse.

Doch anders als bei der HHLA, die deutlich beim Umschlag ihrer Hamburger Terminals zulegen konnte, schlägt sich die positive Auslastung auch im Ergebnis nieder. Die Umsatzerlöse der deutschen Terminals stiegen leicht auf 657 Millionen Euro, das Ergebnis vor Steuern sogar um 10,1 Prozent auf knapp 67 Millionen Euro. Der Jahresüberschuss schließlich kletterte um stolze 13,3 Prozent auf knapp 62 Millionen Euro. Bei EUROGATE führt man das bessere Ergebnis im Vergleich zum Hamburger Konkurrenten auf eine stabile Preispolitik hin. Man habe während der Krise 2008 nicht Ladung

um jeden Preis halten wollen und beim Abwärtsdrehen der Preisschraube mitgemacht. Kurzfristig habe man dadurch zwar Kunden verloren, die kämen aber nun zurück, während die Konkurrenz offenbar Schwierigkeiten habe, wieder auskömmliche Preise durchzusetzen, heißt es aus der Konzernleitung.

JadeWeserPort weiter „stark unbefriedigend“

Das positive Ergebnis ist umso überraschender, als dass sich der JadeWeserPort weiterhin „stark unbefriedigend“ entwickelt. Derzeit, so der Vorsitzende der Gruppengeschäftsfüh-

ung, Thomas Eckelmann, laufen nur ein Überseeschiff und zwei Feeder wöchentlich den neuen Hafen an. Sollte die neue Reederallianz P3 im Spätsommer an den Start gehen, würde sich die Zahl verdoppeln. Ein 18.000-TEU- und ein 14.000-TEU-Schiff sowie drei bis vier Feeder würden dann festmachen. Eventuell käme noch ein Südamerikadienst hinzu.

Um die Zwischenzeit zu überbrücken, hat sich das Unternehmen mit der Gewerkschaft Ver.di auf einen Beschäftigungssicherungsvertrag geeinigt. Danach verzichten 350 Mitarbeiter nach dem Auslaufen des Kurzarbeitergeldes für

ein Jahr auf Urlaubs- und Weihnachtsgeld sowie andere Zuschläge oder umgerechnet 15 Prozent ihres Jahreseinkommens, dafür garantiert EUROGATE für diese Zeit die Weiterbeschäftigung. 40 Mitarbeiter sollen dabei im täglichen Shuttledienst zu den Terminals nach Bremerhaven gebracht werden, um dort Spitzen abzudecken. Weitere 40 Mann werden längerfristig in Hamburg eingesetzt. Dort kann derzeit der Gesamthafenbetrieb den Mehrbedarf an Umschlagkräften nicht decken, da die Großcontainerschiffe vornehmlich an den Wochenenden bei HHLA und EUROGATE



Das EUROGATE Terminal Hamburg soll im Westen erweitert werden

gleichzeitig anlegen. Insofern hilft die Übergangsmaßnahme dem Unternehmen in Hamburg sogar aus einer kleinen Notlage.

Elbvertiefung um einen Meter zu wenig

EUROGATE glaubt weiter an den Standort Wilhelmshaven, wobei sich Geschäftsführer Emanuel Schiffer einen Seitenhieb gegen die Konkurrenz in Hamburg erlaubt. Die Fahrrienenanpassung der Elbe sei zwar richtig und überfällig, doch werde sie nicht die Veränderung bringen, die man sich bei den heutigen Schiffsgrößen erhoffe. Sie sei zu einer Zeit konzipiert worden, als 10.000-TEU-Schiffe das Maximum waren, was man sich vorstellen konnte. „Eigentlich müsste die Elbe noch einen Meter tiefer werden und deutlich breiter.“ All diese Probleme habe man in Wilhelmshaven nicht. Auch gebe es dort keine Stauzuschläge von Lkw-Speditionen, wie sie in der Hansestadt ins Gespräch gebracht wurden.

Für dieses Jahr gibt sich EUROGATE verhalten optimistisch. In 2013 war in

Bremerhaven ein Fernostdienst eingestellt worden, der sich mit einem Minus von 4,7 Prozent auf 5,8 Millionen TEU niederschlug. Nach einer Havarie während eines Wintersturms wurde eine ältere Containerbrücke so schwer beschädigt, dass sie aus dem laufenden Umschlagprozess genommen werden musste. Sie wurde mit Schwerlasttransportern, die man sonst nur bei der Verladung von Windkraftanlagen benutzt, an den Rand des Terminals geschoben. Noch sei nicht entschieden, ob die Brücke repariert werden soll, so Schiffer.

Deutliche Zuwächse im 1. Quartal in Hamburg

Nach deutlichen Rückschlägen in der Vergangenheit entwickelt sich das Hamburger Terminal überaus positiv. Neben Unifeeder, die ihre gesamten ShortSea-Verkehre nun über Eurogate Hamburg abwickeln, konnte das Unternehmen auch die Reederei ZIM an sich binden. In 2013 wirkte sich dies bereits mit einem Plus von fast acht Prozent auf 1,95 Millionen TEU aus, im



Komponentenumschlag zur Offshore-Windenergie in Bremerhaven

ersten Quartal 2014 schoss der Umschlag um fast ein Drittel in die Höhe.

Aus der Krise in der Ukraine dürften jedoch für EUROGATE keine Probleme entstehen, sagte Eckel-

mann. Die Beteiligung am Terminal in Ust Luga sei durch Bundesgarantien für Kapitalanlagen im Ausland, eine sogenannte GKA-Deckung, abgesichert.

Text: Matthias Soyka

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



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



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

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

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

Hilfe für Tsunami-Kinder

Silke Nagel, Ehefrau des VDR-Geschäftsführers, sammelt für thailändische Waisenschule

Von Hamburg aus wird ein Großteil der weltweiten Containerschiffahrt gesteuert. Gerade in Krisenzeiten ist das ein knallhartes Geschäft. Doch es gibt auch Momente, da zeigen die gestressten Profis Herz: Die „Hanseatic School for Life“ (HSfL) ist das beste Beispiel dafür. Sie ist zwar in Thailand angesiedelt, hat aber eine prägende norddeutsche Vita. Das Hilfsprojekt für in Not geratene Kinder und Jugendliche war 2006 nach dem verheerenden Tsunami von Weihnachten 2004 gegründet worden, um Kindern eine Zukunft zu schenken, die die Katastrophe zu Waisen gemacht hatte.



Das Lächeln kehrt zurück



Das Schulanwesen in Thailand



Silke Nagel,
Frau von Ralf Nagel

Hilfe zur Selbsthilfe!“ Neben festen Wohn- und Unterrichtsgebäuden umfasst die HSfL einen Kindergarten, ein Kleinkinderhaus, Lernorte und Klassenräume. Dazu kommen ein Amphitheater für Veranstaltungen und Aufführungen, eine Buchmanufaktur, eine Kantine mit Küche und eine Bäckerei sowie Flächen für den Anbau von Obst und Gemüse und einen Fischteich, aus dem sich das Projekt zum Teil auch selbst versorgt.

Das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung bestimmt das pädagogische Konzept. Sozial kompetent, ökologisch verantwortlich und unternehmerisch aktiv sollen die Kinder leben und lernen. Gegenwärtig beherbergt die Hanseatic School for Life Kinder mit den unterschiedlichsten Lebensgeschichten. Es gibt hier Kinder, deren Eltern durch den Tsunami gestorben sind und solche, deren Eltern Hab und Gut verloren haben oder aus anderen sozialen Gründen einen schweren Stand haben. So verschieden die Anlässe im Einzelnen auch sind, zur HSfL zu kommen, alle verbindet eine Gemeinsamkeit: Durch Bildung und Zusammenleben in der Schule das Fundament für ein selbstbestimmtes

Leben haben wir die Chance auf eine gute berufliche Zukunft eröffnet. Allerdings finanziert sich das Projekt ausschließlich aus Spenden. Wir leben ein bisschen von der Hand in den Mund und freuen uns über jeden Beitrag, der die HSfL auf sichere Fundamente stellt.“

119 Schüler aus schwierigen Verhältnissen

Das ist notwendiger denn je. Heute beherbergt die als Internat eingerichtete Schule 119 Kinder aus sozial schwierigen Verhältnissen. Sie haben in der HSfL ein Zuhause und erhalten eine Schulausbildung. Sie werden befähigt, später ein unabhängiges und selbstbestimmtes Leben zu führen, getreu dem Motto des Projektschirmherrn Philip Oprong: „Bildung ist die nachhaltigste Form der

Erster Motor des Projekts war Niels Stolberg aus Bremen. Mit der Insolvenz seiner Beluga-Reederei im Jahr 2011 geriet das Projekt akut in große Gefahr. Um weiterhin notleidenden Kindern helfen zu können, wurden Bremer und Hamburger Unterstützer gewonnen, und das Projekt heißt seitdem „Hanseatic School for Life“ (HSfL). Es sind wieder Menschen mit engem Bezug zur Küste und zur maritimen Wirtschaft, die eingesprungen sind: Silke K. Nagel, Ehefrau von Ralf Nagel, dem Geschäftsführenden Präsidiumsmitglied des Verbandes deutscher Reeder, und einem kleinen Freundeskreis gelang es, mit Hilfe großzügiger Spenden von Bremer und Hamburger Kaufleuten, das Projekt weiterzuführen.

Nachdem Silke Nagel im Jahr 2010 acht Wochen

ehrenamtlich vor Ort im HSfL-Projekt tätig war, gab es für sie in der Krise von 2011 nur ein Ziel: „Ich wollte das Projekt für die hilfsbedürftigen Kinder unbedingt erhalten.“ Sie engagierte sich zunächst ehrenamtlich für die Rettung der Schule und übernahm schließlich auf Bitte der neuen Unterstützer die Geschäftsführung der Trägergesellschaft.

Leben von der Hand in den Mund

Heute stellt Silke Nagel fest: „Inzwischen hat sich das Projekt zu einer regelrechten Dorfgemeinschaft für Sozialwaisen der Region weiterentwickelt. Wir ermöglichen rund 150 Kindern Bildung und damit Zukunftschancen, die ihnen andernfalls verwehrt blieben. Seit 2006 waren 281 Kinder im Dorf. Vielen von ih-

nen haben wir die Chance auf eine gute berufliche Zukunft eröffnet. Allerdings finanziert sich das Projekt ausschließlich aus Spenden. Wir leben ein bisschen von der Hand in den Mund und freuen uns über jeden Beitrag, der die HSfL auf sichere Fundamente stellt.“

Leben zu bauen, das den Kindern sonst so nicht möglich wäre. Viele Menschen engagieren sich für die HSfL – sei es als Spender, sei es als Paten für die Kinder, die bei ihren Besuchen auch direkt im Schuldorf mit anpacken. Wie zum Beispiel Jan Wullings, Fachmann für Finanz- und Rechnungswesen im Ruhestand aus Karlsruhe. Er hat mitgeholfen, vor Ort die Transparenz bei der Mittelverwendung weiter zu verbessern, um Spender an das Projekt zu binden und neue Unterstützer zu finden. Oder Thomas und Wolfgang Raab aus Alpen in Nordrhein-Westfalen, die von ihrem verstorbenen Bruder eine Patenschaft für eines der Kinder übernommen hatten und sich bei einem Besuch selbst über das Projekt informierten.

Thomas Raab: „Wir waren sehr beeindruckt. Die Kinder, die aus zum Teil sehr schwierigen Verhältnissen stammen, haben es sehr gut in der HSfL. Von da an war es auch uns ein Anliegen, das Projekt tatkräftig zu unterstützen.“

Patenschaften aus ganz Deutschland

Es sind Menschen wie Grit und Roger Westermann aus Berlin-Weißensee, die Anfang 2012 erstmals im Projekt waren, um sich ein Bild zu machen und die Kinder mit einer Patenschaft zu unterstützen. Grit Westermann: „Die Kinder wirkten ausgelassen und fröhlich. Uns wurde Jel, ein kleines Mädchen von sechs Jahren vorgestellt, um sie künftig als Patenkind zu begleiten. Nachdem wir erfahren haben, dass Jels Schwester

Angy ebenfalls in der Hanseatic School for Life lebt, haben wir uns entschlossen, beide Mädchen als Patenkinder zu unterstützen.“ Im Februar waren die Westermanns zum dritten Mal in Thailand, um sich vom Wohlergehen ihrer Patenkinder zu überzeugen.

Auch Volontäre werden angenommen

Silke Nagel ist sehr dankbar für den Einsatz ihrer ehrenamtlichen Unterstützer: „Was diese Helfer für uns leisten, ist einzigartig, und ich bin froh, dass sie mit an Bord sind, denn wir brauchen ihr Engagement. Der Kontakt zu Paten aus Deutschland ist für die Kinder ein großer Gewinn und eine einmalige Möglichkeit, über den Tellerrand zu schauen. Wir freuen uns über jeden Hel-

fer, übrigens auch über Volontäre, die sich direkt bei der Hanseatic School for Life gGmbH in Hamburg bewerben können. Es gibt viele Möglichkeiten, das Projekt mit einem persönlichen Engagement zu seiner vollen Entfaltung zu bringen. Die Spenden dienen der Deckung der laufenden Kosten, die zum Beispiel für Lebensmittel und die Gehälter der 13 Lehrer anfallen, die die Kinder im Dorf unterrichten.“

Mehr Informationen unter:

www.hsfl.net
Spendenkonto: Hanseatic School for Life gGmbH
Bremer Landesbank
IBAN: DE88 2905 0000 1014 4130 10
BIC: BRLADE22XXX,
Verwendungszweck: Spende

Text: Ludwig Rademacher

Komplexe Aufgaben erfordern effiziente Lösungen!

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



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

Trogbücke über die Elbe bei Rothensee
am Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Müssen E-Mails archiviert werden?

Sieben Regeln zum Umgang mit elektronischen Nachrichten

Darf ein Unternehmen jede E-Mail archivieren? Was passiert mit privater Korrespondenz? Sollte jede E-Mail verschlüsselt werden? Viele Unternehmen handhaben das Thema E-Mail-Archivierung nur sehr unzureichend, und die wenigsten verfügen über eine rechtskonforme Lösung. Zahlreiche Vorschriften und teils intransparente Regeln sorgen zusätzlich für Missverständnisse und Fehler. Nachstehend die sieben größten Fehlentscheidungen bei der E-Mail-Archivierung

1. Jede Mail muss archiviert werden

Alle Unternehmen – Kleingewerbetreibende ausgenommen – müssen ihre komplette Geschäftskorrespondenz für sechs bis zehn Jahre ab Ende des Kalenderjahres aufbewahren. Daher ist es sinnvoll, die Geschäftskorrespondenz eines Unternehmens per E-Mail für zehn Jahre zu archivieren und danach ebenso zuverlässig zu löschen. Spam, Werbemittel und Newsletter sind von dieser Regelung nicht betroffen und können bedenkenlos gelöscht werden.

2. Jede Mail darf archiviert werden

Einige E-Mails können, andere müssen gespeichert werden. Es gibt aber auch Mails, die auf keinen Fall

mitgespeichert werden dürfen: private E-Mails von Mitarbeitern. Unternehmen, in denen die private E-Mail-Nutzung der Mitarbeiter auch nur geduldet ist, verwandeln sich nach dem Gesetz zu einem Anbieter von Telekommunikationsdiensten. Folglich ist die Überwachung und Speicherung der E-Mail-Kommunikation grundsätzlich unzulässig, soweit keine explizite Einwilligung der Mitarbeiter vorliegt.

3. Das Verbot privater Mails nicht zeitgemäß

Auch wenn es die bequemste und einfachste Methode ist: Ein striktes

Verbot für private E-Mail ist nicht mehr zeitgemäß. Der gesamte Social-Media-Bereich weicht die Grenze von privater und geschäftlicher Nutzung der IT auf, und gerade die Einbindung des Unternehmens in Facebook, Twitter oder ähnliche Netzwerke erfordert eine private oder halbprivate E-Mail-Korrespondenz während der Arbeitszeit. Anstatt ein Verbot zu verhängen, ist es daher sinnvoller, darauf zu achten, dass diese E-Mails nicht Teil der Archivierungsroutine werden. Dafür gibt es mehrere Optionen: Zum einen kann jedem Mitarbeiter ein zweites E-Mail-Konto ein-gerichtet werden oder den

Mitarbeitern wird erlaubt, Freemail-Accounts auch am Arbeitsplatz zu nutzen. So kann jeder Mitarbeiter seine privaten E-Mails selber organisieren und ist dafür verantwortlich, dass diese nicht von der betrieblichen Sicherungs- und Archivierungsroutine erfasst werden.

4. Das E-Mail-Archiv muss verschlüsselt sein

Der Gesetzgeber verlangt keine Verschlüsselung. Einige Fälle von unbeabsichtigten Datenverlusten zeigen aber, dass es im Eigeninteresse der Unternehmen liegen sollte, Daten verschlüsselt zu speichern

und zu übertragen. So sind nicht nur die eigenen Daten geschützt, sondern auch der Verlust und die damit einhergehenden Entschädigungsklagen Dritter lassen sich vorbeugen. Eine rechtskonforme technische Lösung ermöglicht, die Daten in ihrer Gesamtheit sicher zu verwahren und im Bedarfsfall an den Berechtigten entschlüsselt zu übergeben.

5. E-Mail-Server bietet alle nötigen Optionen

E-Mails werden häufig in proprietären Archivdateien gespeichert wie beispielsweise PST-Dateien in Exchange-Umgebungen. Diese enthalten nicht nur die gesicherten E-Mails, sondern auch Kalendereinträge, Kontakte sowie Aufgaben und werden häufig auf dem

Endgerät des Anwenders abgespeichert. Dies reduziert zwar die Datenmenge auf den Mail-Servern, bietet aber keinerlei Überwachungsmöglichkeiten (Compliance). Für den Administrator sind sie schwer zu verwalten, und für den Anwender bieten sie keinen bequemen Zugang zu archivierten Nachrichten. Darüber hinaus sind die Dateien weder vor Diebstahl noch vor Manipulationen geschützt. Um geschäftliche E-Mails inklusive Anhänge, wie gesetzlich gefordert, fälschungssicher und untersuchbar zu speichern, ist nur eine serverseitige Lösung zielführend: Die eingehende Mail sollte abgespeichert sein, bevor sie den Nutzer erreicht. Soweit dies die Performance des vorhandenen E-Mail-Servers überfordert, sollte ein

dedizierter Server, eine Appliance (Zusatzgerät) oder auch ein Cloud-Service genutzt werden.

6. E-Mail-Archivsystem garantiert Rechtskonformität

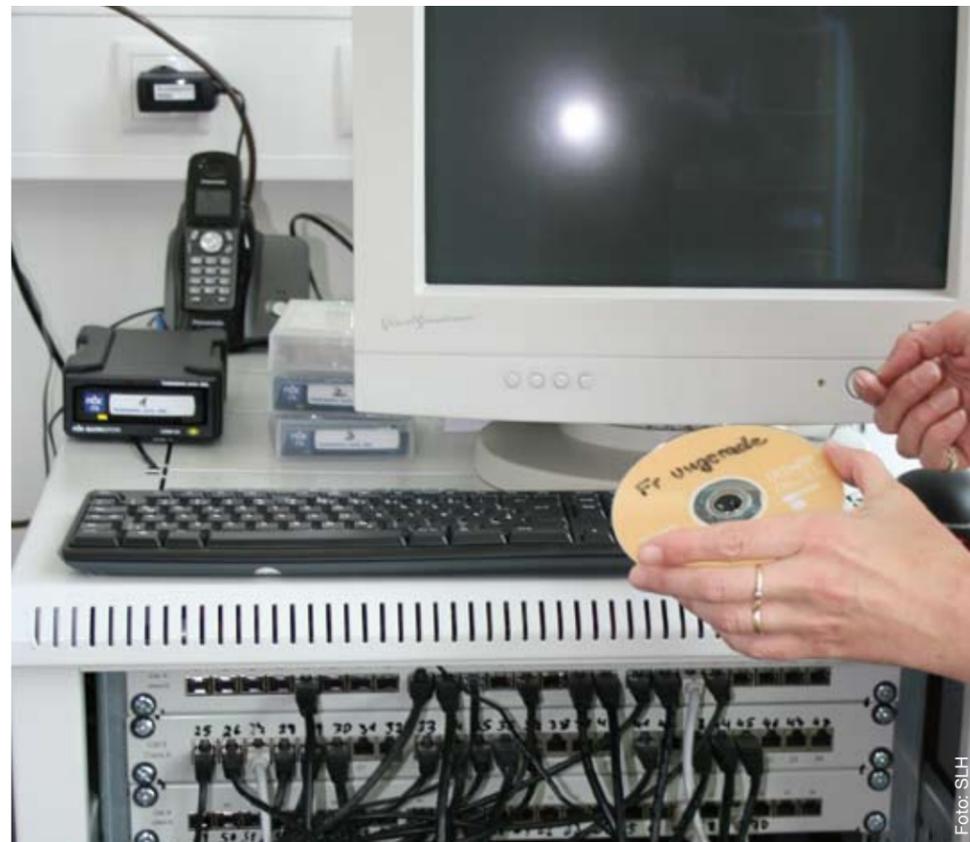
Automatisierte Appliances oder Cloud-Lösungen steigern zwar die Motivation in Unternehmen, ihre E-Mail-Archivierung rechtskonform zu gestalten. Die Tools automatisieren jedoch nur den eigentlichen Archivierungsvorgang. Unternehmen benötigen daher einen klaren Ablaufplan, damit einerseits alle aufbewahrungspflichtigen E-Mails sicher archiviert und vor Zugriffen durch Unberechtigte geschützt sind und andererseits andere Nachrichten gemäß des Datenschutzes genauso sicher gelöscht werden. Nur so werden die

gesetzlichen Compliance-Anforderungen erfüllt.

7. E-Mail-Archivierung nur aus juristischen Gründen

Selbst wenn es keine gesetzliche Verpflichtung geben würde, ist eine Sicherung der E-Mails sinnvoll. Zum einen wird so die umgehende Wiederherstellung verloren gegangener E-Mail-Infrastrukturen ermöglicht, entweder von einer lokalen Appliance oder von einem externen Rechenzentrum, wo die Daten gespiegelt sind. Zum anderen erhalten die Mitarbeiter einen schnellen Zugriff und Suchmöglichkeiten für die in ihrem Account gespeicherten Mails, Anhänge, Kalendereinträge, Kontakte und Aufgaben.

Text: Rechtsanwalt Matthias Jagenberg, www.advo-jagenberg.de



Das langfristige Sichern von Email-Daten ist aufwändig

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!

Auf einem Bein kann man nicht stehen

„Polettos Winebar“ gibt es nun auch in Hamburg-Wellingsbüttel

Seit fünf Jahren betreibt Remigio Poletto in Hamburg-Eppendorf die „Poletto Winebar“ und hat in dem In-Viertel bei Liebhabern eines gediegenen Glases Wein Kultstatus erreicht. Der Exmann der Sternköchin Cornelia Poletto, mit der er zusammen als Sommelier ein Restaurant gleichen Namens betrieb, hat sich mit Luigi Francia, der bislang Teilhaber am „Goldfisch“ in Eppendorf war, zusammen getan und vor fünf Monaten einen Ableger der „Kultstätte des Weins“ in Hamburg-Wellingsbüttel eröffnet.

Der Neubau liegt in Sichtweite der S-Bahnstation und bietet auch wochentags bis 17 Uhr einen Mittagstisch an. Den kann man natürlich auch ohne eine Kostprobe der reichhaltigen Weinkarte genießen, wengleich die Verführung gleich am Eingang lauert. Links und rechts sind in der Auslage und Glaskühlschränken Dutzende von Weinen feil geboten.

Wir lassen uns aber nicht irritieren und durchqueren den Gastraum, der in hellem Pinienholz gehalten ist, zur Terrasse auf der Rückseite. Einzig dort merkt man, dass der Einzugszug noch nicht so lange her ist. Die Gartenanlage wurde bislang nicht fertig



Auberginen auf Ruccola und Tomatensauce



Grießpuddingscheiben mit Orangensauce

gestellt und das Gastgestühl kurzfristig aus dem Innenraum entlehnt, da Petrus es einmal gut mit den Norddeutschen meinte und das Wetter ein Mahl im Freien erlaubt.

Die Portionen sind lecker aber überschaubar

Wer in ein Weinrestaurant geht, sollte sich im Klaren sein, dass hier nicht unbedingt das Essen im Mittelpunkt steht. Auf der Karte finden wir dennoch einen Mittagstisch zu Preisen zwischen 8,20 Euro (Pizza mit sehr scharfen Chilis) bis 11,50 Euro (Doradenfilet auf Fenchelrisotto), den man jedoch besser zu einem „Speed Lunch“ (13,80 Euro) erweitern sollte, da

die Portionen nicht sehr üppig sind. Dann erhält man neben selbst gebackenem Weißbrot und gesalzenem Olivenöl noch eine Vor- oder Nachspeise dazu. Hier hat man die Auswahl zwischen gratinierten Auberginen, einem Blattsalat mit Parmaschinken und Melone oder einer Tomatensuppe. Geschmacklich sind die Auberginen absolut empfehlenswert, allerdings verirrt sich nur eine einzelne Scheibe auf den Teller, so dass der Salat eindeutig die bessere Wahl ist.

Als Hauptgang haben uns Penne alla Maria Grazia überzeugt. Auch hier finden sich Auberginenscheiben neben pürierten Zucchini in einer Weiß-

wein-Schmand-Sauce, die wirklich Lust auf mehr macht. Als Dessert (5,20 Euro) sei das Blanco Mangare empfohlen, wovon sich Scheiben vom Grießpudding mit Orangensauce und Karamell-Häufchen verbergen.

Abends liegen die Preise der übersichtlichen Karte zwischen 12,50 Euro (Spaghetti) und 24,50 Euro (Entrecote) pro Gericht. Dann freilich hat man auch viel mehr Muße, den ein oder anderen Wein zu kosten.

Text: Nils Knüppel

Poletto Winebar
Wellingsbüttler Weg 119
22391 Hamburg
Tel: 040 65 86 61 66
www.poletto-winebar.de

Öffnungszeiten:
Mo., Mi., Do., Sa.: 12 bis 24 Uhr
Di., Fr.: 10 bis 24 Uhr
So.: 12 bis 22 Uhr



Der Eingang in Wellingsbüttel

Manche Dinge ändern sich nie

Robert de Niro vs. Sylvester Stallone: „Zwei vom alten Schlag“

Die Idee war wohl zu verlockend: Wie wäre es, die beiden bekanntesten fiktiven Boxer der Filmgeschichte gegeneinander antreten zu lassen? In der einen Ecke Rocky Balboa, gespielt von Sylvester Stallone in der gleichnamigen Filmserie, in der anderen Ecke Jake LaMotta, Oscarprämiiert dargestellt von Robert DeNiro in „Wie ein wilder Stier“. So oder so ähnlich muss die Ursprungsidee zu „Zwei vom alten Schlag“ von Komödien-Spezialist Peter Segal („Get Smart“) gelautet haben. Natürlich sind beide Schauspieler nicht mehr die Jüngsten, also musste auch das thematisiert werden. Herausgekommen ist eine im besten Sinne nette Komödie mit zwei alten Haudegen, die man einfach immer wieder gerne sieht und denen man nicht böse sein kann...

Ihre Rivalität war legendär. Vor 30 Jahren waren die Boxduelle zwischen Henry „Razor“ Sharp (Stallone) und Billy „The Kid“ McDonnan Straßenfeger. Die beiden mochten sich auf den Tod nicht. Zu einem alles entscheidenden Fight der beiden Kontrahenten kam es nicht, weil Razor überraschend seine aktive Karriere beendete. Eines Tages erscheint der junge Mochteger-Promotor Dante Slate Jr. bei Razor und bietet ihm



Wenn man sich nicht leiden kann, hilft nur eine Hauerei



Zeitlos schön: Kim Basinger lässt auch Raubeine weich werden

viel Geld dafür, bei einer Videospieldproduktion mitzumachen. Dort könne er virtuell gegen Kid kämpfen, ohne ihm überhaupt begegnen zu müssen. Widerwillig stimmt Razor zu und natürlich laufen sich beide Kampfhähne über den Weg. Die unausweichliche Prügelei, die von diversen Handys gefilmt wird, wird zu einem Internet-Phänomen. Und da ist plötzlich die Idee, die schon die ganze Zeit bei Razor und bietet ihm

ein alles entscheidendes Match der beiden in einem richtigen Ring. Doch will das wirklich jemand sehen?

Die Komödie wurde zu unrecht verrissen

Doch, das will man. Der Film hat bei den Kritikern viel Prügel einstecken müssen. Das ist ungerrecht, denn er tut, was er soll, nämlich unterhalten. „Zwei vom alten Schlag“ ist keine Komödie für

die Ewigkeit, aber für einen netten Abend kann der Film ohne Probleme sorgen. Dass die Geschichte vorhersehbar ist – geschenkt. Die beiden Hauptdarsteller lassen keine Gelegenheit aus, um augenzwinkernd auf ihre alten Rollen anzuspähen. „Kid“ ist ein veritabler Trinker geworden und tritt als Komiker auf? Kennen wir doch! Und die rohen Eier sowie das Schlachthaus aus „Rocky“ dürfen auch nicht fehlen - ironisch gebrochen, versteht sich. Und damit ist noch lange nicht alles verraten.

Der Film besticht mit seinem Dialogwitz. Was ihm außerdem besonders bekommt, sind seine tollen Nebendarsteller. Insbesondere Alan Arkin holt sich die besten One-Liner des Films. Als emotionaler Dreh- und Angelpunkt der Geschichte funktioniert dabei Kim Basinger ganz wunderbar und beweist, dass es offenbar Menschen gibt, denen das Alter nichts anhaben kann. Dass der Film vor Cameos aus der realen Box-Welt nur so strotzt, versteht sich fast von selbst. Und wie in jedem ordentlichen Boxfilm stecken die Gegner dutzendweise Treffer weg, von denen jeder einzelne normalerweise einen wochenlangen Krankenhausaufenthalt bedeutet hätte. Herrlich, manche Dinge ändern sich nie...

Text: Martin Soyka

K+S KALI GmbH:



Der Aufsichtsrat der K+S KALI GmbH, Kassel, hat Dr. Ralph Jäger zum Mitglied der Geschäftsführung der Gesellschaft bestellt. Ab 1. Juli 2014 wird er kaufmännischer Geschäftsführer und Arbeitsdirektor. Sein Mandat läuft bis zum 30. Juni 2017. Der 49-Jährige folgt auf Arbeitsdirektor Steffen Kirchhof, der sein Mandat zum 30. Juni 2014 aus persönlichen Gründen niedergelegt hat. Jäger hat zuletzt zwölf Jahre in internationalen Führungsfunktionen für RWE gearbeitet und ist derzeit CEO der RWE Turkey Holding.

Verein Hamburg Spediteure:

Der VHSp hat in seiner Jahresversammlung alle Mitglieder des Vorstands in ihren Ämter bestätigt. Vorsitzender bleibt Johan Peter Schryver (H.J. Schryver & Co. GmbH & Co.), seine Stellvertreter sind weiterhin Reiner Heiken (Kühne+Nagel AG & Co. KG) und Willem van der Schalk (a.hardrodt GmbH & Co. KG). Mitglieder des Vorstands

sind: Axel Heik (Hermann H. Heik GmbH & Co. KG), Jost Hellmann (Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG), Thomas Hoyer (Hoyer GmbH), Björn Kitzinger (Kitzinger & Co. (GmbH & Co.)), Wolfgang Przybisch (Rapid Internationale Spedition GmbH & Co. KG), Dierk Schulz (APEX GmbH Internationale Spedition), Jens Sorgenfrei (Cross Fright Internationale Speditionsgesellschaft mbH), Gerd Tews (CONTIBRIDGE Schifffahrt und Spedition GmbH) und Friedrich Wendt (TOP Mehrwert-Logistik GmbH & Co. KG).

DSV Air & Sea:



Maximilian Obermeier (61), schied nach 38 Jahren Betriebszugehörigkeit Anfang April aus dem aktiven Dienst bei DSV Air & Sea in Deutschland aus. Der ehemalige ABX Geschäftsführer verantwortete zuletzt als Regionalleiter des dänischen Unternehmens die DSV-Häuser in der Region Süd sowie bundesweit die Luftfracht des dänischen Logistikers. Seine Nachfolge als Luftfrachtleiter Deutschland sowie Regionalleiter Süd trat bereits im

letzten Jahr Konstantin Kountouriotis (41) an. Dieser ist seit dem Jahr 2000 im Unternehmen und verantwortet seit 2008 die Frankfurter Niederlassung und das dortige Luftfrachtgateway.

Geodis Wilson:



Ashwani Nath wird als neuer Global Vertical Market Director den Geschäftsbereich Fashion & Lifestyle, Retail von Amsterdam aus leiten. Transport- und Supply-Chain-Lösungen für die Mode- und Retailbranche sind ein zunehmend wichtiger Markt für die Speditions-Division der Tochter der französischen Staatsbahnen SNCF. Die Geodis Gruppe (9.000 Beschäftigte in 61 Ländern, 2,67 Milliarden Euro Umsatz) ist dabei auch mit ihren Logistik-Dienstleistungen weltweit für zahlreiche führende Modemarken und Einzelhandelsketten tätig. Nath bringt seine 29-jährige Erfahrung mit ein, die er in leitenden Management-Positionen bei Unternehmen wie DHL Global Forwarding, MSAS Global Logistics, EXEL Plc, LEP, Kamino Internationale und Forbes Gokak Ltd. erwarb.

Erste Verkehrsinfortafel außerhalb des Hafens



Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) hat die erste DIVA-Tafel (DIVA - Dynamische Information zum Verkehrs-Aufkommen im Hafen) außerhalb des Hafens im Logistikpark Hamburg in Rade aufgestellt. Insgesamt betreibt die HPA nun 17 DIVA-Tafeln mit elektronisch gesteuerten Verkehrsdaten. „Wir freuen uns, dass wir mit der neuen Tafel auch auf den Hafen zulaufende Verkehre ein Stück intelligenter lenken können. Insbesondere der Güterverkehr ist auf aktuelle Informationen angewiesen“, sagte HPA-Geschäftsführer Wolfgang Hurtienne (Foto, r.). „Die HPA hat rund 300 Messstellen im Hafen installiert, die das Verkehrsaufkommen erfassen“, ergänzte Sascha Westermann, zuständig für intermodales und operatives IT-Verkehrsmanagement bei der HPA.

Bauftrag für fünfte Schleusenammer erteilt

Brunsbüttel – Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat die Mittel für den Bau der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel freigegeben. Damit wurde der Weg frei für eine Auftragsvergabe, der an die Bietergemeinschaft der Firmen Wayss & Freytag Ingenieurbau AG Bereich Nord, BAM Civiel bv (Niederlande) und Wayss & Freytag Spezialtiefbau GmbH ging. Die Verkehrsfreigabe ist für das zweite Halbjahr 2020 vorgesehen. Im Anschluss wird zunächst eine der beiden großen Schleusenammern saniert. Für die Grundsanierung der zweiten großen Kammer ist eine separate Wirtschaftlichkeitsprüfung erforderlich.

Zwillingschleuse nach fünf Jahren fertig



Münster – Am Dortmund-Ems-Kanal wurde die neue Zwillingschleuse (Foto) feierlich eingeweiht. Nachdem die erste Kammer bereits 2009 für den Verkehr freigegeben wurde, ist nach fünfjähriger Bauzeit nun auch die zweite Kammer betriebsbereit. Neben der Zwillingschleuse entstanden an der Kanalstufe Münster ein neues Pumpwerk, Vorhäfen mit neuen Liegestellen und eine Eisenbahnbrücke, die über den Einfahrbereich der neuen Zwillingschleuse führt. Das gesamte Bauprojekt hat den kalkulierten Kostenrahmen von 140 Millionen Euro eingehalten.

EU billigt Bau von Landstromanlagen

Hamburg – Die EU-Kommission hat grünes Licht für den Bau einer Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe gegeben. Für den Bau der notwendigen Infrastruktur an den beiden Terminals in Altona und in der HafenCity ist der Weg damit frei. Für einen Teil der Projektfinanzierung wurden erfolgreich Mittel aus dem TEN-T Programm der EU eingeworben. Die Entscheidung über weitere nationale Fördermittel soll in Kürze erfolgen.

16.000 Tonnen Rundholz umgeschlagen

Brunsbüttel – Brunsbüttel Ports hat in diesem Jahr bereits rund 16.000 Tonnen Rundholz via Zugschlag im Elbehafen abgefertigt. Auftraggeber ist die Hein-

rich Tepker GmbH & Co. KG aus Schleswig-Holstein. Die 600 Meter langen Züge mit 25 Waggons fassen jeweils 1.500 Festmeter Holz, was einem Gesamtgewicht von 2.000 Tonnen entspricht. Für die Abfertigung von einem Zug werden rund 1.000 Festmeter Holz bereits vor der Zugankunft per Lkw in den Elbehafen gebracht und dort zwischengelagert. Pro Woche verlassen ein bis zwei Züge mit Rundholz den Brunsbütteler Hafen.

UMCO berät bei Zulassung von Bioziden

Hamburg – Die UMCO Umwelt Consult GmbH baut ihr Angebot im Bereich Biozidberatung aus und bietet den Kunden künftig gemeinsam mit ihrem dänischen Partner DHI Group eine komplette Dienstleistung von der Strategieentwicklung bis hin zur Zulassung und Vermarktung von Biozidprodukten an. DHI und UMCO wollen künftig gemeinsam praktikable Zulassungsstrategien nach der neuen Biozidverordnung 528/2012 für ihre Kunden entwickeln, inklusive der Auswahl möglicher Testlabore. DHI bringt dabei eine langjährige Expertise im Bereich der Biozidproduktzulassung und ein großes Netzwerk an wissenschaftlichen Experten und Laboren mit ein und übernimmt den wissenschaftlichen Part bei der Durchführung der Zulassung.

Riesen-Generator aus Binnenschiff gehoben

Braunschweig – Ein 115 Tonnen schwerer Kraftwerksmotor für das nahe gelegene Volkswagenwerk wurde im Braunschweiger Hafen auf einen Lkw gehoben. Er war aus Heilbronn per Binnenschiff über Neckar, Rhein, Dortmund-Ems-Kanal und schließlich den Mittellandkanal nach Braunschweig gelangt. Die Ladung wurde schließlich von zwei Mobilkränen an Land gehievt.

IMPRESSUM

Verleger: Matthias Soyka Minsbekkehe 14 22399 Hamburg Telefon +49.40.360 984 80 Fax +49.40.37 50 26 03 E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de	Medienberatung: Telefon +49.40.360 984 78 E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de	Druck: PMI	Onlineprogrammierung: Philip Becker
Redaktion: Matthias Soyka (V.i.S.d.P.) Martin Soyka Matthias Jagenberg Dr. Andreas Kossak Nils Knüppel Ludwig Rademacher	Grafik: Larissa Dultz (Art-Direktor) Telefon +49.40.360 984 80 E-Mail dultz@norddeutschesmedienkontor.de	Erscheinungsweise: Monatlich online und als Printausgabe	Onlinegestaltung: Larissa Dultz
ISSN 2193-9454	Preis: 4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).	Abonnement: Jahresabonnement 12 Ausgaben 54,00 Euro inkl. 7% USt. und Versand	Alle Rechte beim Verleger. Hamburg, 2013 Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.
Fotos: Peter Glaubitt	Erscheinungsweise: Monatlich / zzgl. E-Mailservice	Nächste Ausgabe: 3. Juni 2014	



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