

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Hierauf freut sich der Norden

Die Hafenquerspange nimmt Kontouren an, ist aber erst 2025 fertig



So wird die Süderelbebrücke als Kernstück der Hafenquerspange einmal aussehen: Die Ähnlichkeit zur Köhlbrandbrücke ist offensichtlich

Im Großraum Hamburg stöhnen Autofahrer momentan über Staus auf den Autobahnen und im Hafen. Auch wenn dies von offizieller Seite gerne klein geredet wird, kommt das Schlimmste eigentlich noch im Sommer. Eine Großbaustelle freilich, die kaum zu Verkehrsbehinderungen führen und das südliche Stadtbild Hamburgs auf spektakuläre Weise verändern dürfte, ist die Hafenquerspange. Mit der Süderelbebrücke erhält die Hansestadt ein Pendant zur Köhlbrandbrücke.

Der Gewinnerentwurf des Realisierungswettbewerbs um die neue Elbquerung kommt von der Ingenieurgemeinschaft sbp - WTM - D+W der Firmen schlaich bergemann und partner - sbp GmbH aus Stuttgart, WTM Engineers GmbH aus Ham-

burg und DISSING + WEITLING architecture aus Kopenhagen. Die Brücke wird wie die Köhlbrandbrücke aus zwei Pylonen bestehen und eine lichte Durchfahrthöhe von 53 Metern haben. Die mit dem Bau beauftragte Deges hat den Beginn der

Planfeststellung nun für das kommende Jahr avisiert, der früheste Baubeginn könnte im Jahr 2018 sein. Die Süderelbebrücke selbst würde erst ab 2020 in Angriff genommen. Die gesamte Trasse wird frühestens 2025 fertig sein. Seite 14

Perspektivlos

Der Flughafen Lübeck-Blankensee steht kurz vor dem Aus, nicht zuletzt, weil das Land Schleswig-Holstein kein Geld mehr geben will. **S. 4**

Rekordverdächtig

Der Hamburger Hafen hat im ersten Quartal diesen Jahres zu alter Stärke zurückgefunden und Marktanteile zurückgewonnen. **S. 6**

Langlebig

Brunsbüttel Ports und die Raffinerie Heide haben einen Liefervertrag über weitere 20 Jahre geschlossen. **S. 8**



Liebe Leserinnen und Leser,

der Hamburger Hafen hat das erste Quartal unerwartet positiv abgeschlossen. Ob dies nur ein Strohfeuer ist oder die Rückkehr zu alter Stärke, bleibt abzuwarten. Die Staus rund um Hamburg sich nur damit schön zu reden, dass der Hafen brummt und nicht die vielen Baustellen Schuld an dem Verkehrschaos sind, ist allerdings höchst blauäugig. Die Hafengewirtschaft reagierte auf derartige Äußerungen der Verantwortlichen mit Kopfschütteln. Man solle sich doch eher an die Fakten halten. Gleiches gilt für die Verkehrsplanung.

Im Schiffbau ist man erstmals seit langem wieder verhalten optimistisch gestimmt. Allerdings klammert man sich hier weniger an die aktuelle Situation als vielmehr an die Chancen, die die Zukunft bietet. Die umwelt- und energiepolitischen Herausforderungen spielen eher hoch technisierten Firmen in die Karten. Hier könnten deutsche Betriebe gegenüber der ausländischen Konkurrenz punkten.

Drücken wir unseren Jungs in Brasilien die Daumen! Vielleicht geht dann ein Ruck durch Deutschland.

Herzlichst

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Breitspur hilft Sassnitz	3
Flughafen Lübeck	4
Hamburger Quartalszahlen	6
Mehr Geld für Infrastruktur?	8
Liefervertrag über 20 Jahre	10
VSM hofft auf bessere Zeiten	12
Bauablauf Hafenquerspange	14



Wirtschaft	Seite
Porschke im Hafen-Klub	16

Recht & Geld	Seite
Verbraucherschutznovelle	18



Essen	Seite
Alte Rader Schule	20



DVD	Seite
Robocop	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Sassnitz nutzt verstärkt Breitspur

Über das Buss Rail Terminal werden Züge und Stahlbrammen umgeschlagen

Im Herbst des vergangenen Jahres hat der Fährhafen Sassnitz einen empfindlichen Rückschlag hinnehmen müssen: Die Reederei DFDS musste ihre Fährverbindung nach Klaipeda einstellen. Sie fährt Litauen nur noch von Kiel aus an. Doch in Deutschlands östlichstem Hafen taten sich stattdessen andere lukrative Geschäfte auf. Die Hamburger Buss Group bietet dort jetzt eine ungewöhnliche, aber maßgeschneiderte Lösung in der Stahlbrammenlogistik durch die einzigartige Kombination aus Eisenbahnfähre, Seaterminal und Railterminal mit russischer Breitspur an.

Die Eisenbahnfähre „MS Petersburg“ aus Ust-Luga bringt regelmäßig bis zu 1.500 Tonnen Stahlbrammen mit, die auf Eisenbahnwaggons geladen sind und über das Buss Rail Terminal in Sassnitz Tschechien erreichen sollen. Wenn die Kapazität der Fähre bisweilen für die Menge an Stahlbrammen,



Nach dem Umschlag der Sotchi-S-Bahnen übernimmt Buss nun auch deren Innenausbau

die in Russland bereitstehen, nicht ausreicht, zeigt sich die Flexibilität des Logistikkonzepts. In diesen Fällen werden sie auf Mafi-Trailer verladen und mit einem zusätzlichen Schiff nach Deutschland gebracht. In Sassnitz werden die Brammen am Buss Sea Terminal nach dem Löschen der Mafi-Trailer auf die entsprechenden Bahnwaggons verladen. Ein neuer, zusätzlicher Service ist, dass die Brammen auf den Sassnitzer Buss Terminals nach Kundenorder so vorsortiert werden, dass sie in passgenauen Partien ihren Zielort zur Weiter-

verarbeitung in Tschechien erreichen. Sie werden just in time im Werk ohne Zeit raubendes Vorsortieren in den Produktionsvorgang überführt.

Auf Olympia-Triebwagen folgte Anschlussauftrag

In umgekehrter Richtung – von Sassnitz nach Ust-Luga – werden weiterhin Desiro-Züge, die auch bei den Olympischen Spielen in Sotchi eingesetzt wurden, in Sassnitz umgeschlagen. Nach den ersten 38 Nahverkehrszügen wurde der Auftrag verlängert. Die von Siemens in Krefeld produzierten Züge sind zu hoch und zu breit, um sie per Straße zu befördern. Sie gelangen über den Wasserweg zum Sea Terminal Sassnitz, werden im Rail Terminal auf Breitspur umgesetzt und auf die Fähre Richtung Russland geladen. Inzwischen hat das Rail Terminal auch die Innenmontage von neun

Desiro-Zügen als zusätzliche Dienstleistung übernommen.

Die für das russische Netz produzierten Velaro-Züge gehen ebenfalls über Sassnitz nach Russland. Der Velaro ist vergleichbar mit dem deutschen ICE und könnte theoretisch auch über die Straße nach Russland gelangen, da die Züge kleiner sind als die Desiro.

Loks werden in Einzelteilen an Russland exportiert

Bewährt hat sich das Railterminal auch für den Umschlag und die seefeste Sicherung von Loks, die per Eisenbahn und Fähre ab Sassnitz nach Kaluga (Russland) gehen. Insgesamt auf vier Waggons verteilen sich die Teile jeder noch nicht komplett montierten Lok, die von einem österreichischen Unternehmen für den russischen Markt produziert werden.

Text: Peter Glaubitt



Ankunft der Einzelteile des Zuges



Das Empfangsterminal ist überschaubar



Vor allem Billigflieger nutzen den Flughafen

Hat Lübeck-Blankensee noch eine Perspektive?

Dem Flughafen fehlt es an einer klaren Strategie

Die überwiegend hohen Defizite deutscher Regionalflughäfen sind in jüngster Zeit wiederholt öffentlich thematisiert worden. Im Gespräch sind dabei unter anderem immer wieder die Standorte Lübeck-Blankensee, Kassel-Calden, Rostock-Laage, Zweibrücken und sogar Frankfurt-Hahn (mit immerhin über 2,5 Millionen Fluggästen in 2013). Nahezu Kafka-eske Züge hat mittlerweile die Situation in Lübeck angenommen. Sie ist ein Paradebeispiel für die Überforderung von Lokalpolitikern mit der komplexen Problematik.

Diese erliegen vielfach allzu gern der vermeintlichen Standort-Symbolik eines Flughafens, dem Lockrunder angeblichen „Jobmaschine“, den Versprechungen von Low-Cost-Carriern, den fantasievollen Konzepten regions- und fachfremder, vermeintlich hochsolventer „Investoren“, den Standard-Patentlösungen von „Strategie-/Unternehmensberatern“ und/oder den von Verkehrsökonomien geltend gemachten „indirekten und katalysierten Nutzen“ für die Region, die jedoch in der Regel keine Relevanz für das Wirtschaftsergebnis der Flughafengesellschaften haben.

Die norddeutschen Bundesländer haben gemeinsam eine „Gutachterliche Vorarbeit zur Erstellung eines norddeutschen Luft-

verkehrskonzeptes“ in Auftrag gegeben. Im Ergebnisbericht vom März 2012 werden dem Flughafen Lübeck wichtige Funktionen „als Kapazitätsreserve für den Großraum Hamburg (einschließlich Schleswig-Holstein)... unter langfristigen Gesichtspunkten“ zugewiesen. Seine Sicherung wird dringend empfohlen. Kurz nach Veröffentlichung der betreffenden „Vorarbeit“ schlossen die Geschäftsführer der Flughäfen Hamburg und Lübeck öffentlich einen Kooperationsvertrag. Nach Aussagen des seinerzeitigen Lübecker Geschäftsführers (vorher übrigens Mitarbeiter am Hamburger Flughafen) helfe „die Kooperation mit Hamburg ... die Konsolidierung des Flughafens eleganter zu

gestalten“. Der betreffende Vertrag galt allerdings jeweils nur für ein Jahr.

Lange als Reserve für Hamburg angesehen

Der Hamburger Flughafenchef stellte in dem Zusammenhang fest, dass er Lübeck-Blankensee auf absehbare Zeit lediglich als „Reserveflughafen“ oder „Ausweichflughafen“ sehe. Tatsächlich gebraucht würde er ggf. erst in „20 bis 30 Jahren“. Gleichwohl wird der Lübecker Flughafen seither von den Befürwortern seiner Erhaltung als quasi unverzichtbar als „dritte Start- und Landebahn in der Metropolregion Hamburg“ deklariert. Unterstrichen wird das selbst in der „Vorarbeit“ mit den Konsequenzen der Entscheidung hinsichtlich des

endgültigen Verzichts auf die Option des seit Anfang der 1960er Jahre geplanten Großflughafens Kaltenkirchen, dessen Realisierung vorher mit schöner Regelmäßigkeit abwechselnd gefordert und verworfen wurde.

Nun diese Wende: Mitten in die aktuellen Turbulenzen in Lübeck – mit Insolvenzantrag, nicht erreichbarem Geschäftsführer und Investor etc. – verkündete der Kommunikationschef des Hamburger Flughafens: „Wir brauchen den Lübecker Flughafen nicht. Wir haben in Hamburg genug Kapazitäten.“ Er begründet das nicht zuletzt mit der Tendenz zu größeren Flugzeugen. Dadurch könnten mehr Passagiere bei einer geringeren Anzahl von Starts und Landungen ab-

gefertigt werden. Auch das Land Schleswig-Holstein will sich laut Koalitionsvertrag der seit 2012 amtierenden Regierung aus SPD, Grünen und SSW „am Betrieb von Flughäfen nicht beteiligen“. Das soll auch für Investitionen gelten.

Dem Standort angepasstes Geschäftsmodell nötig

Wenn der Flughafen Lübeck noch eine Zukunft haben soll bzw. will, liegt die jedenfalls nicht in einer in ferner Zeit möglicher Weise denkbaren Funktion als „dritte Start- und Landebahn Hamburgs“ oder in einem irgendwie gearteten „nordeutschen Flughafensystem“ in Form eines Ausweich- oder Reserveflughafens. Wer sich einigermaßen mit den tatsächlichen Bedingungen erfolgreicher Flughafensysteme weltweit auskennt, wird das unschwer erkennen können. Das bevölkerungsreichste deutsche Bundesland Nordrhein-Westfalen hat beispielsweise lange Jahre ein „Luftverkehrskonzept“ verfolgt, dem eine solche Option/Fiktion zugrunde gelegt war. Dabei ging es immerhin um Standorte wie Düsseldorf, Köln-Bonn, Dortmund, Essen/Mülheim, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt. Im Rahmen einer Untersuchung zu den Möglichkeiten und Grenzen der Kooperation in einem angestrebten differenzierten kooperativen Flughafensystem hat der Verfasser als Gutachter das Konzept als nicht mit der Wirklichkeit des Luftverkehrs vereinbar nachgewiesen. Es wurde daraufhin „ad acta“ gelegt.

Chancen hat Lübeck-Blankensee nur mit einem fest in den vorhandenen (und ggf. zusätzlich als Teil der Wirtschaftsförderung gezielt zu schaffenden) spezifischen Stärken des engeren und weiteren Standortraumes verankerten Geschäftsmodell. Es muss darüber hinaus auf Verkehrsträger- und Markt-übergreifenden Komponenten basieren sowie weitest möglich eine Nutznießermitfinanzierung beinhalten. Nach Schließung des Standortes Kiel-Holtenau ist Lübeck-Blankensee der einzige Regionalflughafen im Land Schleswig-Holstein. Die Prüfung und ggf. Umsetzung der Marktaktivitäten sollte deshalb gezielt nach den räumlichen und funktionalen Bedingungen/Potenzialen nicht nur in der engeren Region Lübeck (Weltkulturerbe)/südwestliche Ostsee ausgerichtet werden. Sie sollte gestaffelt auf das gesamte Bundesland (und ggf. auch das nordöstliche Niedersachsen) ausgeweitet werden.

Nutznießer an Kosten der Infrastruktur beteiligen

Der weit überwiegender Anteil des Umsatzes der großen internationalen Flughäfen wird heute im Bereich der „Non-Aviation“-Aktivitäten generiert. Die Möglichkeiten Markt-übergreifender Aktivitäten müssen kreativ auch auf regionaler Ebene geprüft und ggf. ausgeschöpft werden. Dabei ist ein Blick über die nationalen Grenzen hinaus und die fachlich qualifizierte Einordnung der Übertragbarkeit erfolgreicher Konzepte auf die spezifischen Bedin-



Ab durch die Mitte: Ein Jet hebt Richtung Süden ab

gungen des Standortes und der Region unabdingbar.

Die viel zitierten „indirekten“ und „katalysierten“ Nutzen von Flughäfen implizieren, dass es ggf. in beträchtlichem Ausmaß tatsächlich „Nutznießer“ der ökonomischen Wirkungen gibt. Wenn das der Fall ist, ist es geboten, diese zu identifizieren und angemessen an den Kosten der Flughafeninfrastruktur zu beteiligen. Ansprechpartner dafür werden in erster Linie die Wirtschaftsverbände sein. Nutznießermitfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur wird heute weltweit in zunehmendem Umfang erfolgreich praktiziert. Grundsätzlich gehört nicht nur die engere Region Lübeck sondern darüber hinaus auch das gesamte Bundesland Schleswig-Holstein zu den potenziellen Nutznießern eines funktionierenden Flughafens Lübeck. Insofern ist die definitive Verweigerung der Beteiligung an Betriebs- und Investitions-Kosten von Flughäfen durch die aktuelle Landesregierung in höchstem Maße fragwürdig. Vollends nachzuvollziehen wäre es lediglich dann, wenn eine insgesamt gesehen akzeptable ökonomische Tragfähigkeit eines Standortes auch perspektivisch nicht seriös abseh-

bar ist. Der grundsätzliche Ausschluss der Kostenbeteiligung dokumentiert jedoch eine bemerkenswerte Sicht der Dinge.

Land sollte Unterstützung nicht ausschließen

Trotz aller Turbulenzen hat es der Standort Lübeck verdient, noch einmal differenziert, unabhängig von lokalem Wunschdenken und sachfremden Investoreninteressen auf eine tragfähige – ggf. unkonventionelle – Perspektive überprüft zu werden. Voraussetzung ist jedenfalls ein realistisch selbst tragendes Geschäftsmodell. Im Fall, dass die Überprüfung zu einem positiven Ergebnis kommt, werden nicht zuletzt schnellstmöglich die Schwachstellen beseitigt werden müssen, aufgrund derer der Flughafen in der aktuell veröffentlichten Mängelliste der Pilotenvereinigung Cockpit unter 30 deutschen Standorten als einer der „fünf schlechtesten Flughäfen Deutschlands“ einordnet ist. Das erfordert vor allem den Bau zusätzlicher Rollwege. Dabei wäre eine Förderung durch das Land nicht abwegig, wenn es denn noch irgendwelche Beziehung zu seinem einzigen verbliebenen Regionalflughafen hat.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Trotz Staus legt Hamburg kräftig zu

Der Hafen erzielt im ersten Quartal Wachstumsraten wie vor der Krise

Im Hamburg Hafen strahlen die Gesichter wieder. Das erste Quartalsergebnis für 2014 erinnert an die Jahre vor der Krise 2008/2009 und kann nur als „glänzend“ bezeichnet werden: + 8,6 Prozent Wachstum im Gesamtumschlag auf 35,6 Millionen Tonnen, + 8,0 Prozent im Containerumschlag. Davon kann die Konkurrenz in der Nordrange nur träumen. Bremen stagniert bei 18,9 Millionen Tonnen (+ 0,3 Prozent), der Containerumschlag sank sogar um 0,4 Prozent. Nur der Autoumschlag (+ acht Prozent) lief hier sehr gut. Antwerpen legte nur 0,9 Prozent auf 2,2 Millionen TEU zu, Rotterdam 0,3 Prozent auf 2,9 Millionen TEU. Wären da nicht die Negativ-Schlagzeilen über die Staus rund um Hamburg, würde eitel Sonnenschein in der Hansestadt herrschen.

So aber bemühten sich der Vorstand des Hafen Hamburg Marketings (HHM), Ingo Egloff, und HPA-Chef Jens Meier, die Sorgen der Speditionswirtschaft zu zerstreuen. Die Wartezeiten an den Terminals durch verspätete Überseeschiffe zum Jahresbeginn seien Stürmen auf hoher See geschuldet gewesen und hätten alle Häfen der Nordrange getroffen. Der Überhang an Containern sei mittlerweile

abgebaut worden, die Lage habe sich hier normalisiert. Meldungen über Staus auf den Autobahnen resultierten nicht nur aus den notwendigen Bauarbeiten, die die Erreichbarkeit des Hafens nach Abschluss erheblich verbesserten, sondern eben auch aus dem stark gestiegenen Umschlag.

„Vor den Sommerferien sind die Bauarbeiten im Elbtunnel fertig, auch der Ausbau der Busbeschleu-

nigungsspuren auf den Ausweichrouten im Hamburger Stadtgebiet parallel zur A7 ist bis dahin beendet“, konstatierte Egloff.

Autofahrer stehen auch am Bremer Kreuz

Autofahrer stünden morgens am Bremer Kreuz genauso im Stau wie in Hamburg. Insofern hätten alle Seehäfen mit Verkehrsproblemen zu kämp-

fen. Negativmeldungen in diesem Bereich nützten nur der Konkurrenz und seien teilweise sogar von ihr lanciert, wie etwa der Seitenhieb von EUROGATE-Chef Emanuel Schiffer bei der Bilanzpressekonferenz seines Unternehmens in Bremen, als er mit Blick auf den JadeWeserPort mit der Bemerkung für Wilhelmshaven warb, dass dort die Lkw-Fahrer keinen Stauzuschläge erheben

wollten. Derartige Polemik, so Egloff, sei unfair.

Egloff hob jedoch hervor, dass die Industrie eine Mitschuld an der Stausituation trage. „Die Betriebe müssen ihr Verhalten ändern. Ab Freitag nach 13 Uhr kann man keine Ware mehr anliefern oder abholen.“ Egloff sprang damit einer seit langem erhobenen Forderung des Vereins Hamburger Spediteure zur Seite.

Mit 35 km/h über die Köhlbrandbrücke

Meier ergänzte, dass es trotz der halbseitigen Sperrung der Köhlbrandbrücke dort nur zu kurzfristigen Staus komme. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrage auf dem kurzen Stück 35 km/h. Im Herbst seien die Arbeiten dort und an einer A7-Brücke an der Anschlussstelle Heimfeld beendet.

Die positiven Quartalszahlen werden vor allem von einem starken Export getragen, der um 12,4 Prozent zulegte. Der Import verbessert sich um 5,5 Prozent. Der Massengutumschlag war mit einer Zunahme von 3,5 Prozent auf 10,4 Millionen Tonnen eher moderat. Hier stach das Sauggut Getreide mit einem Plus von 24,2 Prozent hervor.

Handel mit China hat sich deutlich erholt

Die satten Gewinne im Containerbereich resultieren vor allem von einem sich deutlich erholenden Handel mit China. In den letzten Quartalen hatte es hier noch deutliche Abschläge gegeben, nun also eine Gegenbewegung. Das Plus betrug hier 10,5 Pro-

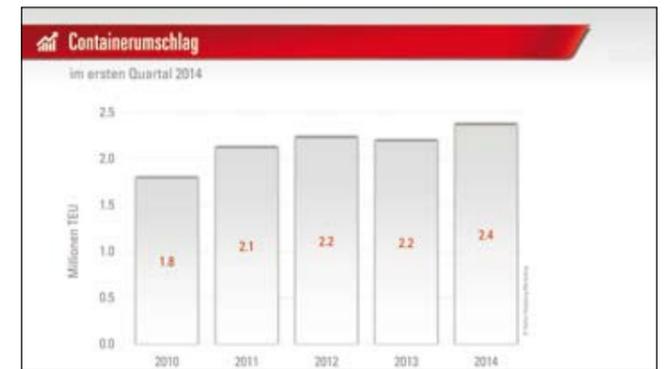
zent auf 705.000 TEU. Das entspricht einem Drittel des Hamburger Gesamtumschlags. Folgerichtig nahmen auch die Feeder-Verkehre in die Ostsee sprunghaft zu, da rund 42 Prozent aller in Hamburg umgeschlagenen TEUs Transshipment-Container sind. Prozentual ragten Polen mit einem Plus von 26,6 Prozent (auf 93.000 TEU) und Finnland mit +20,1 Prozent auf 95.000 TEU heraus. Auch die Ukraine-Krise machte sich im Handel mit Russland bisher kaum negativ bemerkbar. Mit 168.000 TEU wurden hier vier Prozent mehr Container umgeschlagen.

Selbst im lange rückläufigen nicht-containerisierten Stückgut wie Projektladungen aus dem Maschinen- und Anlagenbereich, Autos, Eisen, Stahl, Papier und Holz gab es eine Erholung. Mit 461.000 Tonnen wurden 5,9 Prozent mehr Waren umgeschlagen.

Über 20 Prozent mehr Großschiffe auf der Elbe

Der Co-HHM-Geschäftsführer Axel Mattern wies darauf hin, dass die Zahl der Hamburg anlaufenden Großschiffe weiter stark gestiegen sei. Während die Anläufe von 6.000- bis 10.000-TEU-Schiffen sank, nahmen allein zwischen Januar und März 2014 über 20 Prozent mehr Schiffe mit einer Stellplatzkapazität über 10.000 TEU Kurs auf die Hansestadt. Gegenüber 2010 habe sich die Zahl sogar verfünffacht. Daher sei die Fahrinnenanpassung der Elbe weiterhin existenziell wichtig für Hamburg.

Text: Matthias Soyka



Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen

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



Bock & Schulte
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





Mehr Geld für die Verkehrsinfrastruktur

Wie sinnvoll sind Albigs „Schlagloch-Soli“ und Meyers „Drei-Stufen-Plan“?

Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) legte den deutschen Autofahrern zu Ostern mit dem Vorschlag der Einführung einer „Verkehrsinfrastrukturabgabe“ von 100 Euro jährlich je Pkw ein Überraschung-Ei ins Nest. Die damit erzielbaren Einnahmen in der Größenordnung von rund 4 Milliarden Euro sollen einem Fonds zugeführt werden, um eine langfristig stabile Organisation der erforderlichen Sanierungs-, Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zu gewährleisten. Die Abgabe firmierte in der öffentlichen Diskussion umgehend unter dem Label „Schlagloch-Soli“. Sie wurde Partei-übergreifend (auch im eigenen Lager auf Landes- und Bundesebene) und Lobby-übergreifend umgehend vehement abgelehnt.

Wenig später verkündete der schleswig-holsteinische Verkehrsminister Reinhard Meyer (SPD) seinen „Drei-Stufen-Plan“ für Sanierung und Neubau der Verkehrsinfrastruktur. Er plädiert dafür,

- ab sofort einen Teil der zusätzlichen Steuereinnahmen „abzuschöpfen und in einen Sonderfonds zu packen“,

- ab 2018 die Lkw-Maut auf sämtliche Landes- und kommunalen Straßen auszuweiten,

- den in 2019 auslaufenden Solidaritätszuschlag neu aufzulegen und bis zum Jahr 2030 zu verlängern sowie die Hälfte der Einnahmen daraus der Finanzierung der Verkehrswege zuzuführen.

Das hat zwar nichts mit dem kurz vorher veröffentlichten Vorschlag seines Ministerpräsidenten zu tun. Der soll aber wenigstens darüber informiert gewesen sein.

Die Vorschläge sind nicht neu

Die betreffenden Vorschläge, die damit verbundenen Argumente sowie die öffentliche Diskussion dazu sind ein typisches Beispiel



Die Gelder für Bauarbeiten auf der Köhlbrandbrücke sind gesichert



Die Autobahn bei Itzehoe wird Ende nächsten Jahres fertig sein

für die Qualität der Auseinandersetzung mit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in Deutschland. Als uneingeschränkt positiv ist immerhin zu konstatieren, dass die Brisanz und Dringlichkeit des Themas seit den veröffentlichten Befunden der Bund-Länder-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ („Daehre-Kommission“) aus dem Jahr 2012 nicht mehr in Frage gestellt wird – auch wenn sich das im Vertrag der Großen Koalition bei Weitem nicht in dem gebotenen Ausmaß niederschlagen hat.

„Verkehrsinfrastrukturabgabe“ und „Verkehrsinfrastrukturfonds“ sind nicht etwa eine originäre Erfindung aus Schleswig-Holstein. Sie sind Bestandteil des von der Daehre-Kommission zusammengestellten und in ihrem Schlussbericht dokumentierten „Instrumentenkasten“. Dahinter steht in erster Linie der Gedanke einer schnell zu erschließenden substantiellen Finanzierungsquelle, bei der die Einnahmen allen Verkehrsträgerebenen zu Gute kommen können. Eine Maut für die Benutzung der Bundesfernstra-

ßen darf demgegenüber nach den gültigen Prinzipien der Erhebung von Gebühren ausschließlich für die Bundesfernstraßen verwendet werden.

Kfz-bezogene Steuern sind nicht zugriffssicher

Die Gegner haben umgehend unisono auf die Einnahmen aus Kfz-bezogenen Steuern verwiesen. Deren Höhe würde die für die Straßen eingesetzten Mittel um ein Mehrfaches überschreiten. Das Geld wäre also da, es müsse nur „endlich richtig eingesetzt“ werden. Bei dieser Argumentation wird regelmäßig verdrängt oder verkannt, dass es sich bei den betreffenden Steuern um „allgemeine Steuern“ handelt, die aufgrund dessen dem so genannten „Non-Affektationsprinzip“ unterliegen. Das bedeutet, sie fließen grundsätzlich dem allgemeinen Haushalt zu. Zweckbindungen sind zwar möglich, können aber jederzeit per Haushaltsgesetz wieder aufgehoben werden. Dies gilt prinzipiell in allen Mitgliedsländern der Europäischen Union. Zweckbindungen der Kfz-bezogenen Steuern für den Straßensektor sind die absolute Ausnahme und dann nur von geringem Umfang. Im europäischen Vergleich liegt die Steuerbelastung der deutschen Autofahrer im Übrigen durchaus nicht im Spitzenbereich, sondern im Mittelfeld. All das ist den meisten selbsternannten Fachleuten offenkundig nicht bekannt.

Die schrittweise Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen und Lastenklassen ist bereits von der durch die Bundesregierung in 1999

eingesetzten hochrangigen Experten-Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ empfohlen worden („Pällmann-Kommission“) – als Kernelement einer systematischen Umstellung von der traditionellen Haushaltsfinanzierung der Straßen auf direkte entfernungsabhängige Nutzerfinanzierung (einschließlich Pkw). Die Empfehlungen der Kommission wurden seinerzeit allseits begrüßt. Im Rahmen der Arbeit der Daehre-Kommission wurde dafür ein mit den relevanten EU-Bestimmungen kompatibles Szenario erstellt.

Nur Lkw-Maut steht im Widerspruch zur EU

Minister Meyer spricht in diesem Zusammenhang ausschließlich die Lkw-Maut an. Er begründet das mit dem Argument: „Wir müssen bei der Nutzerfinanzierung auch diejenigen belasten, die selbst die Straße am stärksten belasten.“ Welche Nutzer meint er jenseits des „auch“? Die norddeutschen Küstenländer haben sich sowohl in der Daehre-Kommission als auch in der personell praktisch identisch besetzten Nachfolge-Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ („Bodewig - Kommission“, Co-Vorsitz: Minister Meyer) vehement gegen jegliche Pkw-Maut ausgesprochen. Das steht in diametralem Widerspruch zur spätestens seit 1995 geltenden EU-Verkehrspolitik (Grünbuch „Faire und effiziente Bepreisung des Verkehrs“), zu den Empfehlungen der Pällmann-Kommission, des wissenschaftlichen Beirats Verkehr beim Bundesver-

kehrsministerium sowie aller qualifizierten Kommissionen weltweit, die sich in der jüngeren Vergangenheit mit dem betreffenden Thema beschäftigt haben.

Als Kernargument für die Beschränkung auf den schweren Lkw-Verkehr wird in der Regel die wesentlich höhere dynamische Belastung der Straßen im Vergleich mit dem Pkw-Verkehr angeführt. Der Anteil des Pkw sei demgegenüber hinsichtlich der Bau- und Erhaltungskosten praktisch vernachlässigbar. Wenn diese Argumentation stimmig wäre, müsste sich das in der geltend gemachten Ausprägung in den Wegekosten-Rechnungen/Richtlinien niederschlagen, die Grundlage für die Festlegung von Benutzungsgebühren sind. Danach wäre dann auch die weltweit seit Jahrzehnten geübte Praxis der Gebührenerhebung von Pkw auf Mautstraßen und an Mautobjekten (Brücken, Tunnel etc.) unsachgemäß.

Verkehrlenkung durch Variation der Maut-Höhen

Gar nicht angesprochen wurde in der aktuell aus Schleswig-Holstein angestoßenen Diskussion erneut ein in diesem Zusammenhang gerade für die Straßenlogistik entscheidender Komplex: die Lenkungswirkung von direkten belastungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühren. Als maßgeblicher Unterschied zwischen Haushaltsfinanzierung (sei es allgemein oder über spezielle Fonds) und direkter Nutzerfinanzierung gelten die Attribute fair/gerecht, effizient und nachhaltig. Das ist auch

so im Bericht der Daehre-Kommission niedergelegt. Verkehrliche und ökologische Lenkungspotenziale sind nur durch die zeitliche, örtliche und umweltspezifische Variation entfernungs-/belastungsabhängiger Straßenbenutzungsgebühren zu erschließen. Im Mittelpunkt sollte dabei der Ansatz einer systematischen schrittweisen Umstellung stehen. Wenn die Haushalte das hergeben, wäre eine in der Summe neutrale Wirkung hinsichtlich der Belastung der Straßennutzer wünschenswert. Jedenfalls sollte die zusätzliche Belastung nicht die für die Schließung der latenten Finanzierungslücke gegenüber den bisherigen Haushaltsansätzen erforderliche Summe überschreiten.

Allein schon die Variation der geltenden Lkw-Maut würde nennenswerte positive Effekte für die Straßenlogistik zur Folge haben. Das ist mit relativ wenig Aufwand und schnell EU-konform realisierbar. Die Gebundenheit eines nicht geringen Anteils der Straßenlogistik an feste Zeiten während der Verkehrsspitzenstunden ist unbestritten. Erfahrungen weltweit und die Ergebnisse von Befragungen des Speditionsgewerbes in Deutschland belegen jedoch, dass aufs Ganze gesehen beträchtliche Spielräume für Verlagerungen in Rand- und Nebenverkehrszeiten vorhanden sind. Sie können durch gestaffelte Mauthöhen erschlossen werden. Die damit erzielbare Entspannung der Bedingungen in den Hauptverkehrszeiten kommt dann auch denjenigen.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Liefervertrag über 20 Jahre

Brunsbüttel Ports sichert sich durch erneute Kooperation seine Zukunft



Ein neuer Öl-Löschscharm wird am Kai mit Schwerlastkränen in Position gehoben

Wo gibt es so etwas noch im modernen Geschäftsleben? Brunsbüttel Ports und die Raffinerie Heide haben ihre seit 40 Jahren bestehende Kooperation um 20 weitere Jahre verlängert. Die Geschäftsführer beider Unternehmen, Frank Schnabel und Jürgen Wollschläger, unterzeichneten einen Vertrag, wonach im Elbehafen weiterhin die aus der Nordsee ankommenden Rohölfrachter gelöscht werden. Im Gegenzug erneuert Brunsbüttel Ports die beiden Öl-Löscharme.

Der Hafentreiber kommt damit neuesten Umweltauflagen nach, die einen automatischen Sperrverschluss („Nottrennstelle“) in der Anlage fordern, falls

die Verbindung zwischen Schiff und Löschscharm reißen sollte. Dies sei zwar im Laufe der gesamten Zusammenarbeit noch nie vorgekommen, betonte

Schnabel, obwohl insgesamt über 140 Millionen Tonnen Rohöl in über 40 Jahren gelöscht worden seien. Aber es solle auf jeden Fall verhindert werden, dass Öl die Elbe verseucht. Da die eigentlich noch einwandfrei funktionierenden alten Löscharme nicht nachgerüstet werden können, hat man sich nun zum Austausch der Anlage entschlossen und investiert 1,2 Millionen Euro.

Unternehmen leben in einer Art Symbiose

Abgesichert wird die Investition durch die Neuerung des Liefervertrages mit

der Heider Raffinerie, die seit Ende 2010 der Klesch Group des US-Amerikaners Gary Klesch gehört, der die knapp 40 Kilometer entfernte Produktionsstätte von der Shell AG gekauft hatte. „Wir leben in einer Art Symbiose“, umschrieb Schnabel die Kooperation. Beide Unternehmen können nicht ohne einander existieren. Während Brunsbüttel Ports die Löschanlagen gehören, ist die Pipeline, die zunächst in einem Tunnel unter dem NOK zu einem drei Kilometer entfernten Tanklager und im weiteren Verlauf bis nach Heide Hemmingstedt führt, Eigentum der Raffinerie.



Jürgen Wollschläger, Stefan Mohrdieck und Frank Schnabel (v. l.)

Jährlich werden hier rund 3,5 Millionen Tonnen Rohöl gelöscht. Nach der Aufarbeitung wird rund die Hälfte zurück in den Brunsbütteler Ölhafen, der am Nord-Ostsee-Kanal liegt, gepumpt, um von dort mit Binnenschiffen nach Hamburg, Hannover und Braunschweig transportiert zu werden. 35 Prozent werden von Heide aus in Lkws zu den schleswig-holsteinischen Tankstellen und zum Hamburger Flughafen, den die Raffinerie quasi komplett mit Kerosin versorgt, gebracht, der Rest wird per Bahn abgeholt.

Fast 40 Prozent des Gesamtumschlags

Für Brunsbüttel Ports ist die Kooperation von existenzieller Bedeutung, da

sie fast 40 Prozent des Umschlagvolumens des Unternehmens ausmacht. Schnabel betonte, dass auch für Brunsbüttel die geplante Fahrrinnenanpassung der Elbe von immenser Bedeutung ist, da bislang nur Tanker mit maximal 100.000 Tonnen Ladung den Elbehafen anlaufen können. Eine Barre, die unmittelbar vor dem Kai liegt und mit der Elbvertiefung beseitigt werden würde, verhindert die Ankunft größerer Schiffe.

„Wenn hier Frachter bis 200.000 Tonnen anlegen könnten, würden wir auch andere Ölsorten etwa aus Afrika verarbeiten können“, erklärte Wollschläger. Damit wäre eine Erweiterung der Produktpalette möglich, die momentan neun Erdölzeugnisse (Otto-, Diesel- und



Rauchen verboten: Die Löscharme gelten als Gefahrgutbereich

Flugzeugkraftstoffe, Heizöl, chemische Grundstoffe) umfasst.

Neue Schwerlastpier bis zum Jahr 2018

Brunsbüttels Bürgermeister Stefan Mohrdieck sah in der Verlängerung der Zusammenarbeit ein „Zeichen für die Zukunft des Standorts“. Die Fahrrinnenanpassung der Elbe sei das wichtigste Pro-

jekt für die Region. Auch aufgrund des großen Flächenpotenzials im Hafengebiet erwarte man noch einiges an Entwicklung. Dazu solle auch die neue Schwerlastpier beitragen, für die im nächsten Jahr die Planfeststellung stehen soll. Die Bauarbeiten östlich des Elbehafens könnten 2016 beginnen, zwei Jahre später würde alles fertig sein.

Text: Matthias Soyka

Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte

IMPORT

TRANSIT

EXPORT

We care about your customs //

Leistungen

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

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

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



Die Kiellegung der „Anthem of the Seas“ auf der Meyer Werft war einer der wenigen Jahreshöhepunkte

Licht am Ende des Tunnels

Verband für Schiffbau und Meerestechnik blickt vorsichtig optimistisch in die Zukunft

„Wir können Meer“, war der ebenso doppeldeutige wie am meisten verwendete Satz des Vorsitzenden des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) anlässlich der Vorstellung seines Jahresberichts. Harald Fassmer betonte, dass die Chancen „gewaltig“ seien. Man habe die schwerste Krise seiner Geschichte nun allmählich überwunden, wie die Zahl der Beschäftigten belegte. Erstmals seit Jahren stieg sie wieder um über 500 auf knapp 19.100.

Dennoch spielt Deutschland im Schiffbau im internationalen Vergleich eine kaum noch wahrnehmbare Rolle. Im vergangenen Jahr wurden weltweit 3.061 Schiffe mit über 38 Millionen Tonnen abgeliefert. Davon stammten gerade einmal 20 (0,65 Prozent) aus Deutschland. Dabei handelte es sich u.a. um vier RoRo-Schiffe, einen Gastanker und acht Passagierschiffe. Im zivilen Schiffbau ent-

spricht das einem Umsatz von insgesamt 2,1 Milliarden Euro. Mit dem Marineschiffbau (1 Milliarde Euro), dem Binnenschiffbau (600 Millionen Euro), dem Offshore-Anlagenbau (200 Millionen Euro) sowie dem Bereich Umbau und Reparatur erzielten deutsche Werften einen Gesamtumsatz von rund 5 Milliarden Euro und lagen damit auf dem Vorjahresniveau. Deutlich besser steht die Zulieferindustrie

da, die einen Umsatz von 12,8 Milliarden Euro erzielte.

Aufträge fast nur aus dem Ausland

Getragen wird die stabile Entwicklung, die besonders im ersten Quartal dieses Jahres an Fahrt aufgenommen hat, fast ausschließlich durch das Ausland, wie Susanne Wiegand, Geschäftsführerin von Abu Dhabi MAR,

bestätigte. Im Ausland ziehe immer noch die Marke „Made in Germany“. Zwar habe sich Deutschland unwiederbringlich aus der Serienschiffsproduktion im kommerziellen Bereich zurückziehen müssen, habe aber in anderen Bereichen Potenzial.

„Wir arbeiten viel enger mit den Kunden als die Konkurrenz in Fernost zusammen“, betonte Reinhard Lügen, Hauptgeschäftsführer des VSM.

Durch die Verlagerung in den Nischenschiffbau würden keine Einheiten mehr von der Stange sondern Maßanzüge gefertigt. Befruchtend auf die Auftragslage könnten sich u.a. auch gestiegene staatliche Anforderungen auswirken. Hier könne Deutschland sein Technologie- und Forschungsplus ausspielen. Seit einigen Monaten sei nun endlich auch ein deutlicher Auftragsengang für den Umbau von Ostseefähren und Feedern zu verspüren gewesen. Ab Anfang 2015 gelten dort und an der Küste der USA deutlich schärfere Grenzwerte (0,1 Prozent) für Schwefelabgabe. Ein weiteres Gebiet sei die Erforschung der Arktis, die besonderes Equipment erfordere.

Je schwieriger, desto besser

Gerade in den Bereichen Abgasreinigung und Emissionsreduzierung sowie alternativen Antrieben wie LNG oder Wasserstoff sei Deutschland immer noch Vorreiter weltweit. Ein weiteres zentrales Forschungsthema sei derzeit die Verbesserung der Sicherheit auf Fähren und Kreuzfahrtschiffen. „Wir sind immer noch dabei, die ‚Costa Concordia‘ abzarbeiten“, sagte Ralf Sören Marquardt, Geschäftsführer des VSM. Hinzu komme das Führungsglück vor Südkorea.

Die Offshore-Windenergie erfüllte noch nicht die hoch gesteckten Hoffnungen für die Werften. Hierzu trug gleich eine Reihe von Schwierigkeiten bei. Viele Werften liegen beispielsweise mit ihrem Werksgelände so, dass sie



Ralf Sören Marquardt, Susanne Wiegand, Harald Fassmer und Reinhard Lügen

für die Verschiffung von Offshore-Bauteilen ungeeignet sind. Zudem habe die Finanzkrise die Finanzierung von Großprojekten massiv erschwert. Während in anderen Staaten wie China, Südkorea und Japan, die jetzt gut zwei Drittel des gesamten Schiffbaumarkts abdecken, deutliche Erleichterungen bei der Finanzierung von Schiffsbauten erzielt worden seien, sei die Entwicklung in Deutschland genau gegenläufig, so Lügen, womit er auf den Rückzug der Commerzbank und die Probleme bei der HSH Nordbank anspielte. „Es kommt wenig aus dem System zurück“, ergänzte Wiegand und meinte damit die mangelnde Unterstützung aus der Politik. Dies sei in Frankreich anders. Wenn dort eine Werft einen Großauftrag erhalte, spreche dort am nächsten Tag der Staatspräsident zu der Belegschaft.

Deutsche Werften zu klein für Offshoreprojekte

Ein weiterer Nachteil ergibt sich laut Wiegand aus der Tatsache, dass die deutschen Werften allesamt

mittelständisch geprägt und somit zu klein seien, um als Generalunternehmer für ein Offshoreprojekt in der Größenordnung von 1,5 bis 2 Milliarden Euro aufzutreten. Ihnen stehen als Vertragspartner große Energiekonzerne gegen-

über. „Da stoßen zwei Welten aufeinander.“ Hinzu käme, dass dann ein Generalunternehmer das Projekt leite, der zwar finanzkräftig sei, aber über 80 Prozent der Wertschöpfung nicht urteilen könne.

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

92% weniger CO₂

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-ContainerTaxi-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

So wird die Hafenerquer- spanne gebaut

Die 9,4 Kilometer dürften fast 900 Millionen Euro kosten



Foto: BEVI

Die Süderelbebrücke wird neben der alten Kattwykbrücke errichtet und ist mit den Ausmaßen der Köhlbrandbrücke nahezu identisch

So recht mögen die Hamburger an den Bau der Hafenerquer-spanne noch nicht glauben. Seit bald 40 Jahren wird sie gefordert. Mal war es Geldmangel, mal war es der Streit unter den Regierungsparteien, wo die Trasse verlaufen sollte, die die Realisierung auf die lange Bank schoben. Mit dem Bau der A26 von Stade nach Hamburg entschied sich der damalige schwarz-grüne Senat schließlich für die südliche Variante. Sie war auch deutlich günstiger als die Ertüchtigung des Veddeler Damms im Norden. Dennoch werden die gerade einmal 9,4 Kilometer mindestens 895,5 Millionen Euro kosten.

Und das ist geplant: Nördlich der Anschlussstelle Hamburg-Moorburg wird die A26 die A7 am Autobahnkreuz Süderelbe kreuzen. Die vierspurige Trasse wird unmittelbar östlich der A7 nach Süden verschwenkt und im Bogen um Moorburg herum geleitet, dort auch eine Ausfahrt erhalten. Zwischen dem Kraftwerk Moorburg und der alten Kattwykbrücke wird sie die Süderelbe queren. Die Süderelbebrücke hat dabei ähnliche Maße wie die Köhlbrandbrücke:

Lichte Höhe: 53 Meter, Höhe der Pylonen: 140 Meter, Länge der eigentlichen Strombrücke: 535 Meter, Hauptspannweite: 350 Meter. Allein die Brücke dürfte 175 Millionen Euro kosten.

Der Kattwykdamm wird zur Auf- und Abfahrt

Der jetzige Kattwykdamm wird zu einer aufgeständerten Straße zur Auf- und Abfahrt auf die Süderelbebrücke. Am Bahnhof Hohe Schaar schwenkt die Trasse abermals nach Sü-

den und wird die jetzige Hohe-Schaar-Straße ersetzen, jedoch zum nördlichen Teil der Elbinsel eine Autobahnabfahrt erhalten.

Am Ende der jetzigen A253 an der Anschlussstelle Wilhelmsburg-Süd wird lediglich eine Auf- und Abfahrt in Richtung Süden geschaffen. Der Verkehr soll so von der bis dahin nach Osten neben den Bahndamm verlagerten Wilhelmsburger Reichstraße (B4/75) fern gehalten werden. Statt dessen sollen die Autos durch einen 650 Meter langen

Tunnel an der Moorweide hinüber zur A1 fahren, die die A26 bei Stillhorn treffen wird.

Täglich bis zu 56.600 Fahrzeuge erwartet

Der Bau ist in vier Abschnitte eingeteilt:
1. Autobahnkreuz Hamburg-Süderelbe bis Anschlussstelle Hamburg-Moorburg.
2. Hamburg-Moorburg bis Anschlussstelle Hamburg-Hohe Schaar.
3. Anschlussstelle Hamburg-Hohe Schaar bis Ab-

zweig Hamburg-Harburg (A253).
4. Hamburg-Harburg (A253) bis Autobahndreieck Hamburg Stillhorn.

Die Deges erwartet, dass zwischen 42.200 (Westteil) und 56.600 (Ostteil) Fahrzeuge (das ist ein gutes Drittel der A7 im Elb-

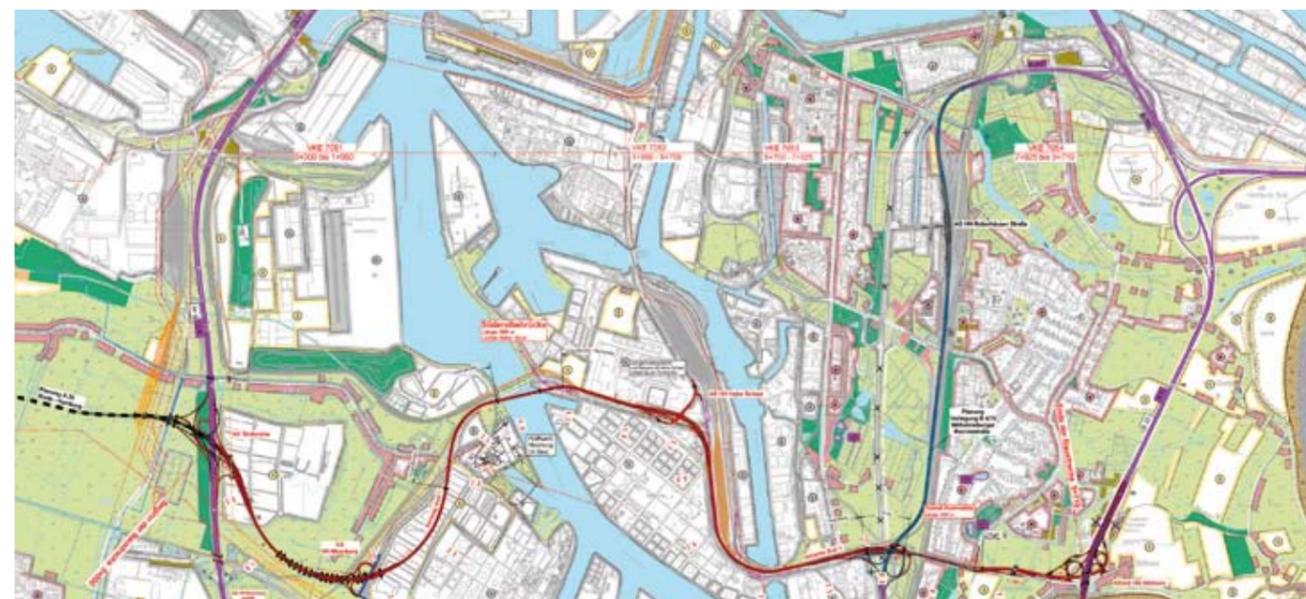
tunnel) pro Tag die Trasse nutzen werden. „Mit der A 26 und der neuen Süderelbebrücke schließen wir eine Lücke im Bun-

desfernstraßennetz, die bereits seit Jahren einen empfindlichen Engpass darstellt“, sagte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium.

Wohngebiete werden entlastet

Die Querverbindung wird den Hamburger Hafen in das transeuropäische Verkehrsnetz einbinden und darüber hinaus für weitere positive wirtschaftliche Impulse sorgen, heißt es aus der Hamburg Wirtschaftsbehörde. Gleichzeitig soll durch den Ausbau der überregionale Ost-West-Verkehr erleichtert und die umliegenden Wohngebiete deutlich von Lärm- und Schadstoffemissionen entlastet werden. Die genauen Planungen sind mit einer Reihe von Visualisierungen bis zum 13. Juni im Foyer der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, am Alten Steinweg 4, ausgestellt.

Text: Matthias Soyka



Der sinuskurven-förmige Trassenverlauf der östlichen A26 sieht drei Ausfahrten und zwei Autobahndreiecke vor

In der Höhle des Löwen

Nabu-Chef Alexander Porschke stand im Hafen-Klub Rede und Antwort



Fotos: SLH

Alexander Porschke versuchte im Hafen-Klub, Verständnis für seine Position zu erhalten

Man kann ja über den ehemaligen Hamburger Umweltsenator Alexander Porschke sagen, was man will: Schneid hat er jedenfalls. Kurz vor dem für die Hansestadt so entscheidenden Prozessbeginn zur Fahrrinnenanpassung der Elbe vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig stand der Chef des Nabu, neben dem BUND Hauptkläger in Leipzig, im Hafen-Klub führenden Vertretern der maritimen Wirtschaft Rede und Antwort. Die freilich, angeführt vom Hafen-Klub Vizepräsidenten Robert Eckelmann, wollten den Grünen-Politiker überreden, die Klage einfach zurückzuziehen. Doch so leicht machte es Porschke den Wirtschaftsbossen freilich nicht.

In seinem halbstündigen Vortrag über Umweltschutz im Hafen ging er zunächst einmal überhaupt nicht auf diese Kernfrage ein. Es fehle an einem Emissionsinventar, meinte er. Erst wenn klar sein, wer wie viel an Schadstoffen produziere, könne gezielt dagegen vorgegangen werden. Ein bisher vorgelegter Nachhaltigkeitsbericht ziele nur auf die HPA ab, nicht aber auf Großbetriebe wie HHLA oder EUROGATE.

„Haben nicht das absolute Wissen“

Anschließend warb Porschke um Verständnis. „Wir sehen die Welt aus verschiedenen Sichten“, sagte er. Der Hamburger Nabu mit seinen 21.000 Mitgliedern – doppelt so vielen wie der BUND und mehr als SPD und CDU

zusammen – beschäftige sich mit der gesamten Bandbreite von Naturschutzthemen: lokal, regional und überregional. Da komme es schon vor, dass man nicht in allen Fragen das absolute Wissen habe.

Hier freilich platzte Norman Zurke, Geschäftsführer des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, der Kragen: „Sie gefähr-



Porschke und Hafen-Klub-Präsident Prof. Eckhard Rohkamm

den mit ihrer Klage die Existenz des Hamburger Hafens und erzählen hier uns, wie der Hafen funktionieren müsse, sagen aber gleichzeitig, dass sie von der Sache eigentlich keine Ahnung haben?“ Porschke indes ließ sich nicht beirren und stellte weiter seine Kernthesen zum Hamburger Hafen vor. Er kritisierte auch die extrem geringen Flächenmieten, die bei 3,20 Euro pro Quadratmeter im Jahr lägen. Dabei seien die Flächen nur unzureichend genutzt. Er bemühte Vergleichszahlen aus dem übrigen Stadtgebiet: Während dort pro Hektar zwischen 40 und 100 Arbeitsplätze bestünden, gebe es im Hafen nur 20 Beschäftigte.

Zahlenvergleich mit übrigen Stadtgebiet hinken

Spätestens hier reichte es dem übrigen Auditorium. Heinz Gizzas, ehemaliger Wirtschaftsstaatsrat, warf ein, dass solche Vergleiche hinkten. Hätte man

derartige Zahlen bei der Airbus-erweiterung zu- grunde gelegt, wäre das Mühlenberger Loch nie zugeschüttet worden und 7.000 Zuliefer-Arbeitsplätze außerhalb des Werksge- ländes des Flugzeugbau- ers wären nie entstanden. Hamburg sei immer ökolo- gischer Vorreiter gewesen. Durch die Blockade der Umweltverbände strecke sich allerdings die Reali- sierung von Großprojek- ten heutzutage meist weit über zehn Jahre. Es wäre viel sinnvoller, wenn die Verbände sich frühzeitig an den Planungen betei- ligen würden. Dann könnten sie mit bestimmen, welche Gutachter zu Rate gezogen werden und was näher un- tersucht werden müsste. Dies war einer der weni-

gen Momente des Konsen- zes. Porschke sagte: „Wir wollen eigentlich auch keine Blockade der Hafent- wicklung.“

Er warnte indes vor den Folgen einer weite- ren Fahrrinnenanpassung. Die letzte Elbvertiefung von 1999 habe zu mas- siven Veränderungen der Sedimentablagerungen im Hafen geführt. Ursächlich hierfür sei der weiter an- gestiegene Tidehub („ti- dal pumping“). Auch das Argument, dass die neuen Großcontainerschiffe be- sonders umweltfreundlich seien, ließ er nicht gelten. Sie verfügten noch über keine Abgasreinigungs- anlagen und emittierten außerhalb der Emissions- kontrollgebieten (ECAs) weiterhin massiv Schwer-

öl. Berechnungen hätten ergeben, dass 40 Prozent des Arktis-Eises durch Rußpartikel abschmelzen, die wie Sonnenkollektoren auf dem Eis wirkten.

„Die großen Schiffe kommen doch auch so“

Auch wirtschaftliche Be- einträchtigungen durch die verzögerte Fahrrinnenan- passung sah Porschke nicht. Den Einwurf, der Kurs der HHLA-Aktie habe sich seit Beginn der Leipziger Hän- gepartie mehr als halbiert, wischte der Nabu-Chef mit der Bemerkung weg, dass Hamburg in der Nor- drange ständig Marktanteile hinzugewinne. „Die großen Schiffe kommen doch auch jetzt schon nach Hamburg.“

Gegenüber „Stadt Land Hafen“ erneuerte Porschke seine Gesprächsbe- reitschaft mit dem Senat. Allerdings müsse dies auf anderer Basis geschehen, als Wirtschaftssenator Frank Horch dies mit dem WWF-Chef getan habe. „Das war kein Verhandeln. Da hat Horch nur gut zu- geredet, die Klage zurück- zuziehen. Für uns gibt es drei Verhandlungspunkte: Die Fahrrinntiefe, besse- re Ausgleichsmaßnah- men und eine verstärkte Kooperation der Häfen.“ Sollte der Nabu in Leipzig allerdings scheitern, werde es kein Nachkarten mehr geben. „Dann haben wir keine juristischen Mög- lichkeiten mehr und die Sache wäre für uns beendet.“

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



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



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

Das müssen Händler und Konsumenten nun wissen

Die Reform des Verbraucherschutzes tritt in Kraft: Was ändert sich?

Gesetzesreformen in Deutschland führen selten zu Verbesserungen oder Vereinfachungen der Rechtslage. Aber manchmal gelingt es doch: Der neu konstituierte Bundestag hat eine umfassende Reform des Verbraucherrechts für das Jahr 2014 beschlossen, die im Juni in Kraft tritt. Die Änderungen treffen gleichermaßen Online- und Einzelhändler vor Ort, die nicht im Internet verkaufen. Nach überwiegender Auffassung werden die Änderungen zu mehr Klarheit und damit Rechtssicherheit im Verbraucherschutz führen. Darauf müssen sich Händler und Verbraucher zukünftig einstellen:

Fernabsatzgeschäfte

Ein Schwergewicht der Änderungen liegt im Fernabsatzrecht, wo einige – teilweise überfällige – Änderungen auf die Betroffenen zukommen, wie etwa eine Vereinfachung des Widerrufsrechts samt Widerrufsbelehrung und eine relativ einheitliche und verkürzte Widerrufsfrist auf 14 Tage. Eine kaufmännisch kluge Regelung wurde bei den Sendungskosten gefunden: die Versandkosten liegen jetzt beim Verkäufer,

die Rücksendekosten beim Käufer, sofern der Verkäufer den Käufer hierüber aufgeklärt hat (wobei es dem Unternehmer natürlich freisteht, die Rücksendekosten freiwillig zu tragen). Außerdem wurde ein erweiterter Katalog für Waren und Dienstleistungen geschaffen, für die ein Widerrufsrecht nicht besteht, so z.B. für Downloads, verderbliche Waren oder auch für Kosmetik- und Hygieneartikel, wenn deren Versiegelung nach der Lieferung entfernt wurde (§ 312 g BGB).

Erweiterter Verbraucherschutz

Der Verbraucherschutz soll durch eine ganze Anzahl von Änderungen gestärkt werden, wobei besonders hervorzuheben ist, dass sich die gesetzlich definierte Verbrauchereigenschaft (§ 13 BGB) erheblich erweitert: Während der Vertragszweck bisher nicht der gewerblichen oder selbständigen beruflichen Tätigkeit zugeordnet werden durfte, reicht es in Zukunft aus, wenn er nicht „überwiegend“ in diesen Bereich fällt. Wer ein Geschäft also teilweise auch zu beruflichen, aber überwiegend zu privaten Zwecken abschließt, gilt zukünftig noch als Verbraucher.

Als Textform (§ 126b BGB) gelten in Zukunft auch E-Mails, solange

der Erklärende erkennbar ist. Eine bisher geforderte „nachgebildete“ Unterschrift ist nicht mehr notwendig. Das sogenannte „Haustürgeschäft“ wird in dieser Form abgeschafft und ersetzt durch den außerhalb von Geschäftsräumen geschlossenen Vertrag. Dieser Vertrag wird im Hinblick auf die Pflichten zu Gunsten der Verbraucher soweit wie möglich an das Fernabsatzgeschäft angeglichen.

Das Rücktrittsrecht bei fristgebundenen Verträgen wird vereinfacht. In Zukunft genügt es, wenn sich aus den Umständen des Vertragsschlusses bereits ergibt, dass die Leistung zwingend zu einem Zeitpunkt erwartet wurde. Wenn sie dann nicht erfolgt, steht ein Rücktrittsrecht zur Verfügung.

Die verbraucherfreundlichen Regelungen zum sog. Verbrauchsgüterkauf, also wenn ein Verbraucher von einem Unternehmer eine bewegliche Sache kauft, umfassen in Zukunft auch Verträge, die neben dem Verkauf beweglicher Sachen die Erbringung von Dienstleistungen durch den Unternehmer zum Gegenstand haben, z.B. wenn der Verkäufer die verkaufte Sache vereinbarungsgemäß beim Verbraucher montiert, installiert, sie anpasst oder sonstige Handreichungen vornimmt. Diese Vertragskombination Kauf-Dienstleistung

fällt dann insgesamt unter den Verbrauchsgüterkauf und damit das Kaufrecht. Es werden sogar solche Verträge erfasst, bei denen die Dienstleistung im Verhältnis zum Kauf den Schwerpunkt bildet, z.B. Unterrichtsvertrag mit Verkauf von Unterrichtsmaterialien. Auch für solche schwerpunktmäßigen Dienstleistungsverträge gelten in Zukunft die verbraucherfreundlichen Gewährleistungsregelungen des Verbrauchsgüterkaufs nach § 474 BGB.

Verbrauchervertragsrecht

Durch die Reform des Verbraucherrechts werden nunmehr allgemeine rechtliche Regeln für alle Verbraucherverträge aufgestellt (§312a BGB), von denen auch Einzelhändler vor Ort betroffen sind. Damit gibt es in Zukunft ein gesetzlich normiertes allgemeines Verbrauchervertragsrecht mit folgenden wesentlichen Inhalten:

Wer Verbraucher anruft, um mit diesen Verträge abzuschließen, muss am Anfang des Gesprächs klar machen, wer er ist, für wen er anruft und warum er anruft. Das gilt auch für die Autowerkstatt, die ihren Kunden anruft, wenn etwa bei eingelagerten Reifen klar ist, dass Neue gekauft werden müssen.

Nach §312a II BGB treffen nunmehr jeden

Unternehmer, gleich ob Fernabsatz oder nicht, die Informationspflichten des Artikels 246 des EGBGB (Einführungsgesetz zum BGB). Damit sind zukünftig auch vom Händler vor Ort umfassende Informationspflichten zu erfüllen, z.B. über die wesentlichen Eigenschaften der Waren oder Dienstleistungen, den Gesamtpreis einschließlich aller Steuern und Abgaben, Liefer- und Leistungsbedingungen und vieles mehr.

Hinsichtliche allgemeiner Informationen (z.B. über die Identität des Händlers, Gewährleistungsrechte etc.) wird man nun wohl im Geschäft einen Aushang vornehmen müssen, worauf auch der Gesetzgeber in der Gesetzesbegründung als Lösung hinweist. Spannend wird es

bei den produktbezogenen Informationen, etwa den wesentlichen Eigenschaften der Kaufsache. Der Gesetzgeber meint, diese ergeben sich bereits aus dem Etikett an der Kaufsache, was wohl überwiegend zutreffen dürfte. Gleichwohl blüht dem Händler vor Ort nun jedes Mal eine Abmahnung, wenn ein Lieferant ein fehlerhaft etikettiertes Produkt liefert. Andererseits herrscht in Zukunft eine gewisse Fairness: Verkäufer im stationären Handel haben nun im Kern das gleiche Abmahnrisiko wie Onlinehändler, von der Widerrufsbelehrung natürlich abgesehen.

Verpflichtet der Unternehmer den Verbraucher dazu, ein bestimmtes Entgelt zu zahlen, wenn der Verbraucher eine vom Unternehmer eingerichtete

Hotline-Rufnummer wegen Fragen oder Erklärungen zu einem zwischen ihnen geschlossenen Vertrag anruft, darf das Entgelt die Kosten für die bloße Nutzung des Telekommunikationsdienstes nicht übersteigen. Eine Verbraucherabzocke durch teure Hotlines (z.B. 01805 oder 0900 Nummern) wird es in Zukunft also nicht mehr geben.

Zusätzliche Vereinbarungen über ein weiteres Entgelt müssen ausdrücklich mit Verbrauchern getroffen werden, sonst sind sie unzulässig. Wer Zuschläge bei besonderen Zahlungsmitteln verlangen möchte (etwa ein Prozent Zuschlag bei Zahlung mit Kreditkarte und/oder Paypal etc.) darf dies nur noch, wenn dem Verbraucher ein unentgeltliches zumutbares Zahlungsmittel als Alternative zur

Verfügung gestellt wird und nur die Kosten in Rechnung gestellt werden, die durch das Zahlungsmittel auch tatsächlich anfallen.

Fazit

Das Jahr 2014 bietet viele Veränderungen für den gesamten Handel. Wenn die Rechtslage auch insgesamt wohl klarer wird, so kommen doch einige Pflichten insbesondere auf den stationären Handel zu, der gut beraten ist, sich hier frühzeitig um Erledigung zu bemühen. Das Thema „Abmahnungen“ wird jedenfalls ab 2014 ein allgemeines Problem des gesamten Handels sein, worüber sich allerdings nur die Juristen freuen dürften.

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

Der Treffpunkt am Tor zur Welt

2. Fachmesse für internationales Transport- und Logistik-Management



transfairlog

4. – 6. November 2014
Messe Hamburg, Deutschland

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



Jetzt unter
www.transfairlog.com
Infos anfordern!



Es ist Biergarten-Zeit

Die „Alte Rader Schule“ lädt zum Chillen unter Bäumen ein

Die Tage sind nicht nur wieder länger geworden, sondern auch deutlich wärmer. Da bietet es sich an, nach getaner Arbeit irgendwo im Freien abzuhängen, „chillen“ wie es Neudeutsch heißt. Am besten eignet sich dazu ein Biergarten, was ja eher eine Tradition der Süddeutschen ist. Im Norden sind derartige Lokalitäten deutlich rarer gesät, deswegen sei hier ein Ort im Norden Hamburgs vorgestellt: Die „Alte Rader Schule“.

Die zu finden, ist allerdings nicht ganz einfach, denn sie liegt in mitten des Rodenbeker Quellentals oder – besser gesagt – nördlich von Hamburg-Duvenstedt im Naturschutzgebiet Oberalster. Gebüffelt wird hier freilich seit über 20 Jahren nicht mehr. Im Inneren geht es heutzutage eher urig zu: Dunkle Holzbalken zwischen weißen Wänden, gleichfarbige Tische mit gedrechselten Beinen und Kaminofen zeigen, dass man auch im Winter oder bei Schlechtwetter hier gut aufgehoben ist.

Am Tresen ist die Auswahl überschaubar

Uns freilich zieht es ins Freie, und dort gibt es nicht nur eine große Gastterrasse sondern auch im hinteren Bereich den „Paulanergarten“, der klar suggeriert, was hier im wesentlichen verköstigt wird. Den Gerstensaft der



Filetspitzen in Pfeffersauce



Bayrische Pfanne mit Haxe



Kleines Wiener Schnitzel

bayrischen Brauerei gibt es zünftig in Halb- und Liter-Gemäßen für vier bzw. acht Euro, was schon einmal fair ist. Auf dem Weg zu dem von großen Laubbäumen umsäumten Biergarten kommen wir an einem langen Tresen vorbei, wo eine freundliche Bedienung uns gleich eilfertig die Regeln eines Biergartens erklärt: Hier bestellen, zahlen und gleich mitnehmen.

Die Essenoptionen sind freilich begrenzt und nicht unbedingt art-typisch. Zwar gibt es die obligatorischen Weißwürste (5,50 Euro) oder Leberkäse (8,90 Euro) sowie einen

bayrischen Teller (Weißwurst, Leberkäse und Schweinsbraten für 14,50 Euro), doch das in Bayern übliche halbe Hähnchen fehlt. Stattdessen gibt es eine Riesencurrywurst für stolze 7,50 Euro.

Die Preise sind schon etwas happig

Die Preise für Essen, so fällt uns recht schnell auf, sind somit so gar nicht Biergarten-like, sondern schon etwas happig. Das merkt man umso mehr, wenn man sich doch entschließt, zunächst auf der Gastterrasse ein etwas üppigeres Mahl einzunehmen. Ein kleines Wiener Schnitzel mit Bratkartoffeln kostet hier immerhin 14,90 Euro, was eindeutig zu viel ist, zumal das Fleisch nicht ernsthaft gewürzt ist. Die Pfefferpfanne (Filetspitzen mit Pilzen, Palmenherzen und hausgemachten Spätzle für 21,50 Euro) ist da schon umfangreicher und geschmacklich auch ansprechender. Zu empfeh-

len ist die „resche Haxe“ in Dunkelbiersauce, wenn gleich diese für 15,90 Euro nur mit Krautsalat und Brot daherkommt. Wer Kartoffelstampf oder Bratkartoffeln dazu möchte, muss noch einmal 2,50 Euro drauflegen. Und ob man zudem ein Dutzend Nürnberger Rostbratwürstchen mit Sauerkraut unbedingt für happige 15 Euro anbieten muss, sei dahin gestellt.

Wer sich anfangs gleich einem Glas der Kaltschalen-Hausmarke hingibt, wird darüber jedoch schnell hinweg sehen. Schließlich sitzt man hier urgemütlich. Und letztlich ist in einem Biergarten das Essen, wie der Name schon verrät, eher zweitrangig.

Text: Nils Knüppel

Restaurant Alte Rader Schule
Rader Weg 209
22889 Tangstedt/Rade
Tel. 040/ 607 11 68
E-Mail: info@rader-schule.de
www.rader-schule.de

Öffnungszeiten:
Dienstags bis sonntags ab 12 Uhr



Hereinspaziert: ein Biergarten, wie er im Buche steht

Besser als das Original

Die Neuverfilmung von „RoboCop“ fiel an den Kinokassen zu Unrecht durch



Der Robocop in Aktion: So leicht hält ihn nichts auf

Hollywood ist immer noch im Remake-Fieber. Statt neue Ideen zu entwickeln, werden immer wieder alte Stoffe aufgewärmt und blankpoliert. Eine risikoreiche Strategie, denn Fans des Originals sind mit einer Neuinterpretation oft überhaupt nicht zufrieden, was für eine schlechte Mund-zu-Mund-Propaganda sorgt. So wurde bereits „Total Recall“ nicht zu dem erhofften Erfolg, weil das Publikum das Original einfach vergötterte. So ähnlich ging es auch José Padilhas „RoboCop“, einem Update des Klassikers aus dem Jahr 1987. Wie schon bei „Total Recall“ wurde der Film von Fans abgelehnt, weil er mit einer FSK-12-Freigabe auskommt, also die exzessiven Gewaltspitzen des Ur-Films nicht wiederholt. Zu Unrecht. Die Grundidee ist immer noch reizvoll, denn es geht um existenzielle Fragen: Was macht einen Menschen eigentlich zu einem Menschen? Und diesbezüglich geht der Film sogar einen ganzen Schritt weiter als bisher...

Amerika in nicht allzu ferner Zukunft. Der Konzern OmniCorp möchte gerne die innere Sicherheit mittels Drohnen gewährleisten. Da ein Gesetz dies bislang verbietet, versucht CEO Raymond Sellars (Klasse: Michael Keaton) die öffentliche Meinung hinter sich bringen, indem er einen Cyborg-Polizisten erschafft, der die Vorzüge der Technisierung demonstrieren soll. Der Zufall will es, dass der Detroit-Polizist Alex Murphy (Joel Kinnaman) bei einem Mordanschlag fast sein Leben verliert und furchtbar verstümmelt wurde. Seine Frau wird mit der Wahl konfrontiert, ihren Mann dahin vegetieren zu lassen oder dem riskanten Eingriff zuzustimmen, mit dem Dr. Norton (souverän als positiver Frankenstein: Gary Oldman) Alex zu einem zweiten Leben verhelfen kann. Nur wenige unversehnte Körperteile nutzend, erschafft Dr. Norton einen neuen Polizisten, der das Beste beider Welten in sich vereinen soll.

Das Problem: Menschlich denkend ist der Cyborg nicht so effektiv wie als seelenlose Drohne. Ist das wirklich noch ein Mensch, wenn seine Gefühle künstlich unterdrückt werden können? Und lässt sich die Menschlichkeit tatsächlich einfach ausschalten?

Der Held bleibt sich seiner Menschlichkeit bewusst

Die Neuverfilmung enthält vieles, was der Kenner des Originals schätzt: Logo, Titelmelodie und auch Murphys Erkennungs-Satz haben es in den neuen Film geschafft. Draußen geblieben sind die Splatter-Effekte, die das Original jahrzehntelang auf den Index für jugendgefährdende Medien gebracht haben. Die sind aber auch eher ein Markenzeichen des Regisseurs Paul Verhoeven und kein integraler Bestandteil der Geschichte. Das soll aber nicht bedeuten, dass es hier nicht auch Momente gibt, die einen erschauern lassen: Besonders der Moment, in dem Murphy zum ersten Mal demonstriert wird, was von seinem Körper übrig geblieben ist, sorgt für Gänsehaut. Die augenfälligste Änderung gegenüber dem Original ist, dass hier Murphy von Anfang an seine Menschlichkeit bewusst ist und dass man ihm seine Erinnerungen nicht genommen hat. Dies gibt mehr psychologische Tiefe, und die Frage nach dem We-

sen des Menschseins wird stärker herausgearbeitet.

Aber keine Angst: Hier rumst und knallt es reichlich, so dass man den Film auch einfach konsumieren kann, ohne sich auf philosophische Fragen einzulassen. Auch die beliebten Einspieler aus dem zeitgenössischen Fernsehen sind wieder da, und zwar mit Samuel L. Jackson als hetzendem Moderator einer rechtspopulistischen Fernsehsendung, der dem Affen lustvoll Zucker gibt, auch wenn der Humor insgesamt nicht ganz so nachtschwarz-satirisch ist wie damals. Alles in allem ein Film für Kopf und Bauch.

Text: Dr. Martin Soyka



Alex und seine Frau



Ab 7. Juni im Handel

Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG:



Ulrich Ulrichs (oben), Chief Operating Officer der Rickmers-Linie, ist mit Wirkung zum 1. Mai zum Chief Executive Officer des Schwergut- und Projektladungsspezialisten befördert worden. In diesem Zusammenhang übergab Rüdiger Gerhardt (unten) – nach vielen erfolgreichen Jahren in dieser Position – die Rolle des Global Head der Rickmers-Linie in der Rickmers Gruppe an Ulrichs. In seiner neuen Position wird dieser weiter eng mit Gerhardt zusammenarbeiten, der zeitgleich zum Chief Administrative Officer des Unternehmens ernannt wurde. Ulrichs hat mehr als 15 Jahre Erfahrung in der Schifffahrt und dem Breakbulk-Geschäft. Zur Rickmers-Linie kam er 2005 und übernahm dort Verantwortung als General Manager Line Management, ab 2008 als Direktor für diesen Bereich. 2011 wurde er zum Stellvertretenden Geschäftsführer ernannt und im Juli 2012 zum Chief Ope-



rating Officer und Geschäftsführer. Gerhardt kam 1978 zur Rickmers-Linie und zeichnet seit 1992 für den Bereich Finanzen, Personal und Administration verantwortlich. 2011 wurde er zum Geschäftsführer und Global Head der Rickmers-Linie ernannt. Als Chief Administrative Officer wird er die Entwicklung der Struktur und Organisation des Unternehmens fortsetzen.

HOYER GmbH:



Zum 12. Mai 2014 übernahm Dr.-Ing. Roland Pütz (47) die Leitung der Business Unit Chemilog beim Hamburger Logistikunternehmen HOYER. In dieser Funktion wird er den erfolgreichen Geschäftsbereich weiter ausbauen. Die Business Unit Chemilog bietet individuelle Transport- und Logistiklösungen für Kunden aus der chemischen Industrie und ist in ganz Europa im Einsatz. Vor seinem Wechsel zu HOYER war Pütz seit 2006 für die Imperial Shipping Group tätig, die vor allem trockene Massengüter wie Erz und Kohle, Chemieprodukte und Gas verschifft. Zuletzt war er dort mit der Leitung des Flottenmanagements betraut,

Mitglied der Geschäftsleitung der Imperial Shipping Holding GmbH sowie Geschäftsführer der Imperial Shipping Services GmbH. In seiner neuen Position als Director der Business Unit Chemilog profitiert der 47-Jährige von seiner langjährigen Erfahrung im Logistiksektor und von seinem Know-how im Gefahrguttransport.

DACHSER GmbH & Co. KG:



Günter Hirschbeck (47) übernimmt die Landesverantwortung als Managing Director Austria beim internationalen Logistikdienstleister Dachser. Seit 2008 war er als Niederlassungsleiter in Wien/Himberg und Graz/Wundschuh für rund 170 Mitarbeiter verantwortlich. Hirschbeck arbeitet seit über 30 Jahren in der Transport- und Logistikbranche. Als erfahrener Spediteur verfügt er über breites Fachwissen, das er in den letzten Jahren in operativen Führungsfunktionen bei verschiedenen nationalen und internationalen Transportunternehmen erworben hat. Die Position des Managing Directors hatte zuvor Michael Schilling inne.

Preise für Color Line und Brunsbüttel Ports

Bremen – Auf dem gesamteuropäischen Tag des Meeres „European Maritime Day“ hat das Baltic Sea Forum (BSF) seinen neuen Umweltpreis „BSCM-Award“ zum zweiten Mal verliehen. Er ging an die norwegische Color Line in der Kategorie „Technologie, Antriebe und Motoren“ und Brunsbüttel Ports in der Kategorie „Infrastrukturentwicklung“. Das BSF würdigt damit die langjährigen Anstrengungen der Reederei für einen möglichst emissionsfreien Schiffsverkehr. Für das Ziel „clean shipping“ hat Color Line innovative Entwicklungen vorangetrieben und gilt als Pionier auf diesem Gebiet. Eine auf LNG-Antrieb umgebaute „SuperSpeed“-Fähre soll in diesem Sommer den Betrieb zwischen dem schwedischen Strömstad und Sandefjord in Norwegen aufnehmen. Im kommenden Jahr sollen auch die Großfähren umgerüstet werden. Brunsbüttel Ports GmbH wurde dafür geehrt, als einer der ersten Häfen ein neues LNG-Tanklager zu bauen.

Umbau des KV-Terminals abgeschlossen



Rostock – Seit Mai 2012 baute die Hafen-Entwicklungsgesellschaft das Terminal für den Kombinierten Verkehr (KV) südlich von Pier I bei laufendem Betrieb um. Zudem wurde ein Rechner-gestütztes Stellplatzverwaltungssystem eingerichtet, mit dessen Hilfe der Umschlag zeit- und energiesparend organisiert werden kann. Das Umschlagterminal für Schienen-, Straßen- und Schiffsgüter wurde auf einer Fläche von rund

30.000 Quadratmetern ausgebaut. Das gesamte KV-Terminal erstreckt sich auf etwa 70.000 Quadratmeter. Die insgesamt fünf Gleise werden nunmehr nach der Fertigstellung durch zwei neue, kurventaugliche Portalkräne bedient, jeder mit einem Gewicht von 500 Tonnen, einer Höhe von 35 Metern und einer Spannweite von 76,5 Metern. Die Gesamtinvestitionen beliefen sich auf 17 Millionen Euro.

Effizientere Nutzung der Energie am Kalikai

Hamburg – Die K+S Transport GmbH, Hamburg, hat gemeinsam mit der K+S Gruppe in Deutschland ein zertifiziertes Energiemanagementsystem (EMS) nach DIN EN ISO 50001 eingeführt. Wichtigste Ziele sind die Verringerung des Energieverbrauchs und die Steigerung der Energieeffizienz. Damit soll nicht nur eine nachhaltige Reduzierung der Energiekosten erreicht, sondern auch ein aktiver Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet werden. Das zum Unternehmen gehörende Terminal Kalikai verpflichtet sich im Rahmen der Zertifizierung zu konkreten Maßnahmen: In den kommenden drei Jahren soll die Energieeffizienz um drei Prozent gesteigert werden. Dazu werden nach systematischer Analyse der Energieströme und -verbräuche jährliche Einsparziele festgelegt und Maßnahmen zu ihrer Erreichung eingeleitet. Deshalb wird K+S Transport in den Umbau von Beleuchtungssystemen investieren und ältere Elektromotoren durch hocheffiziente Antriebe ersetzen.

Über 11.500 TEU auf einmal umgeschlagen

Hamburg – Am EUROGATE Container Terminal Hamburg wurden bei einem einzigen Schiffsanlauf über 11.500 Standardcontainer (TEU) geladen und gelöscht. Verantwortlich für diese Rekordmen-

ge war das Containerschiff „CSCL Le Havre“, das aus Rotterdam kam. Mit 140 Bewegungen pro Stunde transportierten die Containerbrücken insgesamt 11.624 Standardcontainer (TEU) über die Kaikante. Dies dürfte ein Rekord sein.

Längenrekord beim Güterumschlag



Wismar – Die bisher längste Ladung hat den Seehafen verlassen: Rotorblätter mit einer Gesamtlänge von 58,7 Metern wurden per Lkw über die barrierefreie Zufahrt zur Baustelle transportiert. Zuvor waren bereits zwei Siemens-Transformatoren mit Einzelgewichten von je 100 Tonnen mit dem Ziel Hammerfest (Norwegen) umgeschlagen worden. Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Projektladungsumschlag investiert der Seehafen mit einem 2. Bauabschnitt in die Hafenerweiterung, die voraussichtlich 2017 fertig gestellt sein dürfte.

Dachser stärkt Landverkehr in Nordeuropa

Kempten – Der Allgäuer Logistikkonzern ist in den finnischen Landverkehrsmarkt eingetreten und hat dazu das Joint Venture Dachser Finland Oy gegründet. 50 Prozent der Anteile hält der Netzwerkpartner ACE Logistics Group mit Hauptsitz im estnischen Tallinn, mit dem Dachser bereits seit über 15 Jahren in den baltischen Staaten zusammenarbeitet. Der neue Dachser-Standort in Vantaa bei Helsinki bietet 1.200 Quadratmeter Umschlag- und Warehousefläche und ist über tägliche Abfahrten an das europäische Landverkehrsnetz von Dachser angeschlossen.

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.) Dr. Martin Soyka Matthias Jagenberg Dr.-Ing. Andreas Kossak Nils Knüppel	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: 1. Juli 2014	STADT LAND HAFEN

since 1962

GÜHH

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Spedition
Forwarding

Transport
Transport

Lagerhaltung
Storekeeping

Kommissionierung
Picking

Zollabfertigung
Customs clearance

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

Tel +49 40 7410686 - 11

Fax +49 40 7410686 - 87

E-Mail dispo@guehh.de

Internet www.guehh.de