

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Lkws bei voller Fahrt ausgeräumt

Arbeitskreis der Logistik-Initiative Hamburg warnt vor Organisierter Kriminalität



Foto: BEVI

Hollywood-reif: Eine Infrarot-Kamera dokumentiert den Angriff von Einbrechern am Heck eines Lkws vom fahrenden Auto aus

Europas Straßen sind in den Fokus organisierter Banden gerückt. Davor warnten Experten der Logistik-Initiative Hamburg bei einem Treffen des Arbeitskreises Risiko und Recht der LIHH. Jährlich betrage laut einer Studie der EU aus dem Jahr 2007 europaweit der Schaden 8,2 Milliarden Euro. Deutschland sei hierin auf Platz drei der Tatorte geklettert, berichtete Thorsten Neumann, Direktor für Risikomanagement bei Microsoft und Vorsitzender der Transported Asset Protection Association (TAPA).

Während früher die Läger Ziel von Einbrüchen gewesen seien, würden nun nach deren Nachrüstung hauptsächlich Lastwagen außerhalb gesicherter Anlagen angegriffen. Und das teilweise in James-Bond-Manier in voller Fahrt. Im März und Mai dieses Jahres habe es auf

deutschen Autobahnen nachts insgesamt bis zu 60 Angriffe von Rumänen-Banden gegeben, die mit einem Pkw bis an die Stoßstange von Lastern heranfahren. Bei Tempo 80 klettert dann ein Einbrecher aus dem Schiebedach und steigt über die Motorhaube zur Hecktür, um sie mit

einem Bolzenschneider zu öffnen. Anschließend entert er unbemerkt den Laderaum und reicht einem Komplizen die Beute: meist Kartons mit hochwertiger Elektronik oder Zigarettenstangen. Das Diebesgut wird in deren Heimat oder im Internet verkauft. **Seite 12**

Schicksalstag

Vorm Bundesverwaltungsgericht beginnt am 15. Juli die Verhandlung um die Fahrrinnenanpassung der Elbe. **S. 3**

Prognose

Die Straße bleibt nach der nun veröffentlichten Verkehrsverflechtungsprognose das mit Abstand wichtigste Transportmittel. **S. 6**

Neuerung

Die DB Schenker Rail Deutschland AG will mit einer Circle Line Schienenumfahrungen im Hamburger Hafen organisieren. **S. 10**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditonsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

die Reederei-Allianz P3 kommt nicht zustande. Die chinesische Kartellbehörde legte ihr Veto ein. Das trifft vor allem Wilhelmshaven, denn dort hatte man sich von der Großkooperation einen Schub erhofft. Der bleibt nun zunächst aus. Nüchtern betrachtet ist die Entscheidung aber nachzuvollziehen. Man stelle sich einmal vor, wenn in Deutschland Mercedes, BMW und Audi beschließen würden, ihre Autos nur noch gemeinsam zu vermarkten.

Für die übrigen Reedereien, auch die Hamburger, ist das Veto eine gute Nachricht. Eine weitere Abwärtsspirale bei den Frachtraten, die ohnehin viel zu niedrig sind, wird so vorerst einmal verhindert. Dumm nur, dass die niedersächsische Landesregierung so voll auf P3 gesetzt hatte. Ein Plan B ist nicht erkennbar.

Den bräuchte nun auch das Bundesverkehrsministerium. Die gerade veröffentlichten Verkehrsprognosen sagen bis 2030 einen weiteren drastischen Anstieg vor allem des Güterverkehrs voraus. Dem stehen eine zu über 40 Prozent marode Infrastruktur und ein jährlich mit 6 Milliarden Euro unterfinanzierter Verkehrshaushalt gegenüber.

Zeit, aufzuwachen!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Recht & Geld Seite
Vertrauensarbeit 18



Aktuelles Seite
Fahrrinnenanpassung 3
LNG-Plattform 4
Verkehrsprognose 6
UVHH kontra GAL 8
Bahnumfuhren 10



Wirtschaft Seite
Logistik im Fadenkreuz 12
HHLA will expandieren 14
Taucher Frey 16



DVD Seite
American Hustle 21



Essen Seite
Zum Schiffchen 20



Personal Seite
Veränderungen in Firmen 22



Impressum 23



Meldungen Seite
Wichtiges aus Stadt und Land 23

Hier entscheidet sich Hamburgs Zukunft

Am 15. Juli beginnt am BVG die mündliche Verhandlung zur Fahrrinnenanpassung der Elbe

Unmittelbar nach dem WM-Finale kommt es vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVG) in Leipzig zu einem weiteren hoch spannenden Showdown. Der 7. Senat beginnt am Dienstag, 15. Juli, mit der mündlichen Verhandlung zur Fahrrinnenanpassung der Elbe. Von dem Ausgang, so sagen nicht wenige aus der Hafenvirtschaft, hängt die Zukunft Hamburgs ab. Geklagt haben der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., (BUND) sowie der Naturschutzbund Deutschland e.V. (Nabu) gegen die Freie und Hansestadt Hamburg sowie gegen die Bundesrepublik Deutschland.



Die Verhandlung findet im Großen Sitzungssaal statt, der bis zu 180 Plätze fasst

„Die Kläger wenden sich gegen die Planfeststellungsbeschlüsse der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe für 14,5 Meter tiefgehende Containerschiffe“, heißt es von der Pressestelle des BVG wörtlich.

Nach Auffassung der beiden Umwelt- und Naturschutzverbände beruhen die Planfeststellungsbeschlüsse auf falschen Grundannahmen und unzureichenden Berechnungsmodellen hinsichtlich der hydromorphologischen und hydrobzw. morphodynamischen Auswirkungen des Ausbaus. Zudem verstießen sie

gegen zwingende Vorschriften des Gewässerschutzes, etwa das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot und Verbesserungsgebot, sowie des Gebiets- und Artenschutzes. Namentlich seien die Auswirkungen des Vorhabens auf verschiedene FFH- und Vogelschutzgebiete sowie die Betroffenheit von Schierlings-Wasserfenchel, Finte, Stör, Schnäpel und Schweinswal nicht ausreichend geprüft worden.

Der 7. Senat hatte einem Eilantrag der Kläger gegen den Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord für die sogenannte Bundesstrecke mit Beschluss vom 16. Oktober 2012 (BVerwG 7 VR 7.12) auf der Grundlage einer Inter-

essenabwägung und damit ohne eine Vorentscheidung über den Ausgang des Hauptsacheverfahrens stattgegeben.

Urteil nicht vor Ende September

Und so sieht der Verfahrensablauf aus: Pünktlich um 10 Uhr wird im großen Sitzungssaal die Verhandlung beginnen. Von den rund 180 Plätzen werden rund 120 für Zuschauer reserviert sein. Der Berichterstatter des fünfköpfigen Senats unter Vorsitz von Dr. Rüdiger Nolte wird zunächst den Inhalt der Akten vortragen. Anschließend beginnt das sogenannte Rechtsgespräch, in dem einzelne strittige Fragen erörtert werden.

Wegen der Fülle des Prozessstoffs sind bislang sechs Verhandlungstage eingeplant (16., 17., 22., 23. und 24. Juli jeweils um 10 Uhr). Um die Verhandlung zu beschleunigen, hat der Senat Mitte Juni an die Beteiligten einen Fragenkatalog bezüglich der Auswirkung der veränderten Tide auf etliche Vögel und seltene Pflanzen geschickt. Ein übliches Verfahren, wie es aus Leipzig hieß, um die nötigen Experten vor Ort parat zu haben.

Erst gegen Ende der Verhandlung, wenn die Anträge gestellt und Plädoyers gehalten wurden, dürfte klar sein, in welche Richtung das Pendel schlägt. Mit einem Urteil wird nicht vor Ende September gerechnet. Und da gibt es drei Möglichkeiten:

1. Die Klage wird abgewiesen. Der Bau beginnt sofort.
2. Der Klage wird statt gegeben. Die Fahrrinnenanpassung ist gestoppt.
3. Bestimmte Teilfragen, etwa zur europäischen Wasserrahmen- oder Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie werden an den EuGH zur Klärung weiter geleitet. Dann wären die Arbeiten für mindestens ein weiteres Jahr aufgeschoben.

Text: Matthias Soyka



Ole von Beust (links) und die Mitstreiter der Maritimen LNG Plattform

Von Beust will Flüssiggas pushen

Hamburgs ehemaliger Erster Bürgermeister führt Maritime LNG Plattform

Der 1. Januar 2015 droht unaufhaltsam. An diesem Tag werden die Schwefelgrenzwerte in den Emissionskontrollgebieten (ECAs) Nord- und Ostsee von einem auf 0,1 Prozent gesenkt. Den Reedern bleibt ab dann nur die Möglichkeit, bis zu 50 Prozent teureren Dieselmotoren zu bunkern oder ihre Schiffe nachzurüsten. Die Scrubber-Technologie, eine Art Schiffskatalysator, ist dabei noch nicht ausgereift, der Antrieb mit Flüssiggas (LNG) dagegen unproblematisch. Doch nicht nur aus finanziellen Gründen scheuen Reeder bislang die Investitionen. Es fehlt auch an einem Netz von Bunkermöglichkeiten. Um diesen Gordischen Knoten zu zerschlagen, hat sich die Maritime LNG Plattform gebildet, deren Geschäfte von der Ole von Beust Consulting GmbH & Co. KG geführt werden.

21 Mitglieder hat die bundesweite Initiative bislang. Mit dabei sind die Motorenhersteller wie MAN Diesel und Wärtsilä, Gaslieferanten wie Shell oder Bomin Linde LNG, Reedereien, Terminalbetriebe, Hafenverwaltungen und Forschungseinrichtungen. Man hofft, innerhalb eines Jahres die Zahl der Mitglieder zu verdoppeln. Dabei soll auch eng mit den bisher nur regional implementierten Fördervereinigungen kooperiert werden. „Wir wollen eine entscheidende Sprung machen“, sagte der ehema-

lige Erste Bürgermeister Hamburgs. Deutschland dürfe bei der Verknüpfung von Ökonomie und Ökologie nicht hinterherhinken. Bisher wird LNG hauptsächlich in Schweden und Norwegen eingesetzt.

Erfahrungen aus Finnland und Schweden nutzen

Die dortigen Erfahrungen wolle man sich zugute kommen lassen. Deshalb sollen sich im Spätsommer die deutschen Hafenvertreter mit Delegationen aus Oslo und Stockholm treffen, um

von den dortigen Pilotprojekten zu lernen. Die Ziele sind klar definiert:

- In den nächsten fünf Jahren sollen in Deutschland mindestens fünf LNG-Bunkerstandorte geschaffen werden. Den Anfang dürfte im kommenden Jahr Hamburg auf dem Bomin-Gelände machen. Hier soll ein regionales Tanklager entstehen, das aus Rotterdam beliefert werden dürfte. Bremerhaven und Brunsbüttel sollen folgen.
- Mindestens 50 Schiffe sollen im gleichen Zeitraum in deutschen Häfen auf LNG

umgerüstet werden. Derzeit fahren weltweit kaum mehr Schiffe mit dem neuen Antrieb, sofern es sich nicht um Gastanker handelt. Hunderte von ihnen sind bereits seit Jahrzehnten mit dieser Technologie unterwegs.

- Jährlich sollen vor allem in Hamburg 250 Schiffe mit LNG erzeugtem Strom versorgt werden, das über Barga herangeführt wird. Dabei soll es sich nicht nur um Kreuzfahrtschiffe sondern auch um Frachtschiffe handeln.
- Die Emissionen sollen dadurch massiv gesenkt

werden. LNG hat den Vorteil, bis zu 25 Prozent weniger CO₂, 80 Prozent weniger NO_x und keinerlei Rußpartikel, Feinstaub oder Schwefel zu verursachen.

Teure Umrüstung und hohe Lagerkapazität

Die Sache hat aber auch noch den ein oder anderen Haken. Zum einen ist LNG nicht so dicht wie Dieselmotoren, bei annähernd gleichen Heizwerten. Man braucht etwa die doppelte Tankkapazität, um die gleiche Menge zu lagern, selbst nachdem das Erdgas auf minus 163 Grad gekühlt worden ist. An diesem Punkt verflüssigt es sich und wird auf ein 600stel seine Größe komprimiert. Zum anderen ist der Neueinbau bzw. die Umrüstung nicht billig. Zwar können

die Schiffsdieselmotoren auch mit LNG fahren, wenn die Einsparanlage geändert wurde. Tilmann Greiner von MAN Diesel & Turbo PrimeServ schätzt aber allein die Kosten für die Motorenrüstung auf 1,5 bis 2 Millionen Euro. Hinzu kämen der Einbau der Tanks und der Versorgungsleitungen. „Nach fünf Jahren Krise in der Schifffahrt in Folge verfügen die Reedereien schlicht über keine eigenen Mittel mehr dafür. Und die Banken sind froh, wenn sie überhaupt noch einen Teil ihres Kapitals zurück erhalten und werden sich hüten, weiteres Geld in die Schiffe zu stecken.“

Da spiele es auch keine Rolle, dass LNG derzeit erheblich günstiger als Marineöl ist und sich die Kosten nach einigen Jahren amortisieren dürften. Viele Ree-

der werden zunächst mit den teureren Destillaten in die ECAs fahren und die Mehrkosten an die Kunden weiter geben. Dass es hierdurch vor allem in der Ostsee zu einer Rückverlagerung des Transports auf die Straße kommen werde, ließen viele unbeachtet.

Brückentechnologie zu reinen Ökantrieben

Anders allerdings sieht es bei Neubestellungen aus. Hier gebe es eine Reihe von konkreten Anfragen und Aufträgen. Vor allem bei den Duel-Fuel-Motoren, die sowohl mit LNG als auch mit Marineöl fahren können. Prof. Freerk Meyer von der Hochschule Emden Leer sieht LNG als Brückentechnologie hin zu komplett ökologischen Antrieben wie Wasserstoff

oder Biodiesel. Zwar reichen die weltweiten Gasreserven noch 250 Jahre, doch sei es nur ein kleiner Schritt von LNG-Antrieben zu komplett klimaneutralen Motoren.

Von Beust will nun vor allem dafür sorgen, dass die Reeder mit ins Boot kommen. Zum einen solle der Bund mit gutem Beispiel voran gehen und alle Neubauten vom Zoll, der Bundespolizei oder der Marine mit LNG-Antrieben ausrüsten. Zum anderen dürften mit der Schaffung eines LNG-Versorgungsnetzes bei Reedern die Ängste genommen werden, mangels Bunkermöglichkeiten mit einem Schiff liegen zu bleiben. Überdies gelte es, Fördergelder der EU zu sichern, um die Investitionen zu erleichtern.

Text: Matthias Soyka

„EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER HÄFEN UND LOGISTIK PROVIDER“



SCHRAMM
Ports & Logistics





SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
 Elbehafen, 25541 Brunsbüttel
 Telefon: +49 (0) 4852 884-0
 Fax: +49 (0) 4852 884-26
 E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

www.schrammgroup.de

Straße bleibt dominant

Prognose: 72,5 Prozent Anteil der Transportleistung per Lkw bis 2030



Der Lkw-Verkehr wird auf Deutschlands Straßen weit mehr zunehmen als der Pkw-Verkehr

Der Verkehr in Deutschland wird bis zum Jahr 2030 weiter stark zunehmen. Dies geht aus der Verkehrsverflechtungsprognose des Bundesverkehrsministeriums hervor, das die BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH, die Intraplan Consult GmbH, die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG und die Planco Consulting GmbH erstellt haben.

Die Prognose geht dabei davon aus, dass die deutsche Bevölkerung von 80,2 Millionen um gut zwei Prozent auf 78,2 Mil-

lionen abnehmen wird. Die größten Einbußen wird es in der Altersgruppe zwischen zehn und 18 Jahren (-14 Prozent) geben, während der Zahl der Über-65-Jährigen um fast ein Drittel nach oben schnellen wird.

38 Prozent mehr
Güterverkehr

Die Erwerbstätigen werden nur um vier Prozent abnehmen, sofern das Renteneintrittsalter erhöht wird. Im Güterverkehr sieht die Studie ein Plus von 18 Prozent beim Transportaufkommen

und von 38 Prozent bei der Transportleistung. Dabei bleibt der Straßenanteil mit 83,5 Prozent (-0,6 Prozent) ungebrochen hoch. Das Transportaufkommen auf der Schiene wird um 0,5 auf 10,2 Prozent zulegen, der Anteil des Binnenschiffs bleibt mit 6,3 Prozent nahezu unverändert. Bei der Transportleistung wird die Bahn trotz aller Investitionen mit 153,7 Milliarden Tonnenkilometern ihren Anteil am Gesamtaufkommen nur um 0,7 auf 18,4 Prozent verbessern können, die Straße

wird mit 72,5 Prozent Anteil sogar noch leicht zulegen, das Binnenschiff trotz einer Zunahme der Transportleistung von 22,8 Prozent bis 2030 anteilig 1,2 Prozent auf 9,1 Prozent verlieren.

Der Straßengüterverkehr wird beim Transportaufkommen von 3,1 auf 3,5 Milliarden Tonnen oder um 17 Prozent weiter anwachsen. Auf ihn entfallen aufgrund der steigenden Entfernungen auch 80 Prozent des gesamten Wachstums aller Verkehrsträger. Dennoch wird der

Kombinierte Verkehr sehr deutlich steigen (73 bis 79 Prozent). Am stärksten fällt dabei der Zuwachs beim Seehafenhinterlandverkehr (+86 Prozent) aus. Das KV-Wachstum der Schiene (+82 Prozent) ist dabei zehn Prozent höher als beim Binnenschiff. 2030 wird somit fast die Hälfte der Transportleistung der Bahn im KV-Bereich erbracht.

Anteil der Container auf
Binnenschiffen steigt

Im Containerverkehr per Binnenschiff aus und zu den Seehäfen wird mit einem Plus von 72 Prozent ein erheblich stärkerer Zuwachs als bei konventio-

nellen Gütern (+15 Prozent) erwartet. Der Containeranteil auf Binnenschiffen wird deutlich von 9,5 auf über 13 Prozent steigen.

Das Güterverkehrsaufkommen wird innerhalb Deutschlands am langsamsten (+elf Prozent) wachsen. Der grenzüberschreitende Verkehr legt hier zwar nur vier Prozent zu, dafür bei der Leistung um 46 Prozent. Sein Anteil am Transportaufkommen wird sich von 21 auf 26 Prozent erhöhen, wobei der Transitverkehr mit Zuwachsraten von über 50 Prozent am stärksten zulegen wird.

Der Güterverkehr wird in Hamburg und Bremen die größten Zuwächse verzeichnen. In Sachsen-

Anhalt und im Saarland dagegen rechnen die Autoren wegen des leichten Rückgangs beim Massengütertransport mit einer geringeren Verkehrsbelastung.

Nur leichter Zuwachs
bei Pkw-Fahrten

Der gesamte Personenverkehr wird bis 2030 im Vergleich zum Referenzjahr 2010 um 1,2 Prozent zunehmen. Der motorisierte Verkehr wird dabei überproportional (+3,8 Prozent) steigen, der Fernverkehr noch deutlich mehr um 12,2 Prozent. Die Hauptgründe für die Zunahme der Mobilität sieht die Studie im Wirtschaftswachstum von einem jährlich veranschlagten Plus von 1,14 Prozent und in der Individualmotorisierung, die aufgrund der Einkommensentwicklung weiter auf insgesamt 83,3 Prozent ansteigen dürfte. Der Bahnanteil am Personenverkehr wird lediglich um 0,1 auf 3,7 Prozent steigen, der Luftverkehr von 0,2 auf 0,3 Prozent. In der

Verkehrsleistung dagegen wird der Luftverkehr mit einem Zuwachs von fast zwei Dritteln mit Abstand am meisten steigen, gefolgt von der Bahn mit 19,2 Prozent Zuwachs.

Regional betrachtet wird der Verkehr vor allem in Süd- und Südwestdeutschland, in NRW und auf einer Linie zwischen Münster und Hamburg weiter wachsen, in Ostdeutschland mit Ausnahme Berlins hingegen abnehmen.

Weniger Emissionen bei
allen Verkehrsträgern

Trotz der Zuwächse bei allen Verkehrsträgern sinken die Treibhausgasemissionen. Beim CO₂-Ausstoß rechnet die Studie im Straßenverkehr vor allem aufgrund der verbesserten Pkw-Technik mit einem Rückgang von 23 Prozent, bei der Schiene von 17 Prozent, da immer weniger Diesel-Loks eingesetzt werden, beim Binnenschiff von 1,2 Prozent und beim Flugzeug trotz der größten Leistungssteigerungen von 15 Prozent.

Text: Matthias Soyka



Alexander Dobrindt,
Bundesverkehrsminister



Viele Straßen und Brücken sind dagegen marode

UVHH wettert gegen GAL

Unternehmensverband sucht trotzdem Dialog mit den Grünen



Foto: HHLA

Das Container Terminal Altenwerder gilt als die modernste und umweltfreundlichste Anlage ihrer Art auf der Welt

So richtig warm wird Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH) und ehemaliger CDU-Staatsrat der Wirtschaftsbehörde, mit der Hamburger GAL wohl nicht mehr. Schon 2008 war er vehement gegen die erste schwarz-grüne Koalition auf Landesebene. Wenige Wochen später wurde er von dem damaligen Ersten Bürgermeister Ole von Beust entlassen. Bonz wollte u.a. die mittlerweile längst gescheiterte Politik „Hafen finanziert Hafen“ nicht mittragen. Nun präsentierten die Grünen zehn Thesen zur Zukunft des Hamburger Hafens und luden zu einem Hafengipfel. Und mit Ausnahme des Eigentümers der Buss Group, Johann Killinger, war niemand aus der Hafenvirtschaft zu dieser Veranstaltung geladen.

„Das ist in etwa so, als wenn man zu einem Einzelhandelsgipfel zusammenkommt und nur Tante-Emma-Läden einlädt, nicht aber Aldi, Lidl oder Edeka“, wetterte UVHH-Geschäftsführer Norman Zurke. Dabei wolle man sich doch gerne mit den Grünen austauschen, ergänzte Bonz und lud deren Spitzen zu einem Gespräch

beim UVHH ein. Nicht jedoch, ohne im Vorwege die Grünen-Thesen zu zerpflücken, die größtenteils von Sachkenntnis geprägt seien. „Wo wären wir denn, wenn wir in den letzten 15 Jahren auf die Grünen gehört hätten?“, fragte Bonz provokant. „Wir hätten 1999 keine Fahrrinnenanpassung gehabt, wir hätten keine vierte Elbtunnelröhre, wir hätten das Airbus-Gelände nicht ausgebaut und das Container Terminal Altenwerder nicht gebaut. Alles Erfolgsgeschichten.“

In etlichen Punkten besteht Einigkeit

Dabei sei man in etlichen Punkten gar nicht so weit von den Grünen entfernt, so Bonz. Einigkeit herrsche

darin, dass der Nord-Ostsee-Kanal ertüchtigt werden müsse und wirtschaftlicher Erfolg und daraus resultierende Steuereinnahmen mit der Ökologie durchaus vereinbar seien. Sinnvoll sei es auch, Umweltrichtlinien wie die Schwefelgrenzwerte auf allen europäischen Gewässern gleich zu erheben. Die Schwefelgrenzwerte in Nord- und Ostsee sanken Anfang 2012 auf 0,1 Prozent, im Mittelmeer dagegen erst 2016 auf 0,5 Prozent. Auch ist der UVHH durchaus dafür, bestehende Flächen besser zu nutzen und die Kaimauereffizienz zu erhöhen, bevor neue Anlagen errichtet werden. Das heiße aber nicht, dass die Westerweiterung von EUROGATE, wie von der GAL gefordert, obsolet sei.

Bonz, hauptberuflich Generalbevollmächtigter von EUROGATE, hob hervor, dass die Terminalplanung eine extrem langfristige Angelegenheit sei. Sein Unternehmen habe die Westerweiterung bereits 1997 beantragt, nach Auskunft der HPA dürfte es vor 2019 oder 2020 nichts mit der Realisierung werden. Und die zusätzlichen Kapazitäten seien notwendig, weil auch trotz eines – als Folge der Wirtschaftskrise – nun gebremsten Handelswachstums die Zahl der großen Containerschiffe immer weiter zunehme. Im Jahr 2016 werden 354 Schiffe jenseits der 10.000 TEU Ladekapazität rund 70 Prozent der Ladung im Interkontinentalverkehr transportieren. Dies bedeute für die Terminals,

dass sie in extrem kurzer Zeit sehr viele Container löschen und verladen müssen. Dies erfordere nicht nur an der Kaimauer mehr Platz, sondern auch auf dem Terminalgelände selbst. Allein zum Abfedern dieser Spitzen sei der Ausbau dringend notwendig.

Höhere Mieten wären nicht konkurrenzfähig

Der UVHH wehrte sich zudem gegen die GAL-Forderung, die Mieten und Pachten im Hamburger Hafen zu erhöhen. Die HPA sei in ihrer Satzung verpflichtet, „wettbewerbsfähige“ Mieten zu verlangen. Man bewege sich auf einem Niveau mit Rotterdam und Bremerhaven. Die jährlichen Fehlbeträge der HPA resultierten nicht aus zu niedrigen Einnahmen, die 2012 in Summe 157 Millionen

Euro (davon über die Hälfte für Mieten und Pachten) betragen, sondern aus dem einmaligen Umstand, dass die HPA, anders als in allen anderen Hafenstädten, auch den Bau der Straßen und Brücken selbst finanzieren müsse.

Eine Steigerung des Schienen- und Bahnverkehrs hält der UVHH ebenfalls für nicht nötig. Mit fast 40 Prozent Anteil der Bahn am Hinterlandverkehr sei Hamburg bereits jetzt in Europa mit weitem Abstand führend. Unternehmen wie HANSAPORT, die über 14 Millionen Tonnen Eisenerz und Kohle jährlich umschlagen, brauchen überhaupt keinen Lkw-Verkehr, K+S wickle zu 98 Prozent seine Düngemittelzufuhr per Bahn ab.

Ebenso unsinnig sei die Forderung der Grünen, wieder zu mehr Massen- und

Stückgutumschlag zurückzukehren. Der Trend zur Containerisierung sei ungebrochen. Und für Hafenkooperationen bestünden zum einen keine kartellrechtlichen Grundlagen, zum anderen seien derartige Überlegungen ein Rückfall in die Planwirtschaft der DDR.

Offen für neue Wege zur Landstromversorgung

Offen sei man dagegen für die flächendeckende Versorgung von Frachtschiffen mit Landstrom, wie auch von den Grünen gefordert. Hierzu hätten die Terminalbetriebe gerade mit den chinesischen Staatsreedereien China Shipping und Cosco Vereinbarungen unterzeichnet, dass deren künftigen Neubauschiffe mit 15.000 TEU und mehr auch entsprechende Anschlüsse aufweisen. „Wir halten die Ver-

sorgung über LNG-Bargen für wesentlich effektiver und günstiger als von Land aus, da die Bargen rund um die Uhr eingesetzt werden können und das Verlegen der Kabel auf den Terminals sehr aufwendig wäre“, sagte Bonz. Allerdings konterkariere der Bund gerade mit der Novelle des EEG-Gesetzes derartige Bemühungen, da auch die Bargen-Betreiber künftig 20 Prozent EEG-Umlage zahlen sollten. Der UVHH bereite deshalb gerade ein Schreiben an alle Bundestagsabgeordneten vor, dies zu verhindern. Die Landstromversorgung werde es allerdings auch nur geben, wenn die großen Schiffe in die Lage versetzt werden, den Hamburger Hafen zu erreichen. „Wer also Landstrom will, muss für die Fahrrinnenanpassung sein.“

Text: Matthias Soyka



Gunther Bonz,
UVHH-Präsident

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

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

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

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung



Circle Line soll Umfuhren ersparen

Bahn startet Pilotprojekt im Hamburger Hafen

Die Jahreskonferenz der Logistik-Initiative Hamburg, die diesmal unter dem Motto „Logistik geht neue Wege“ stand, schien zunächst wenig Neues zu bringen. Artig tauschten die erlesenen Referenten die Argumente zur Unterfinanzierung des Bundesverkehrshaushalts und deren Folgen aus, bis Bernd Pahnke, Hafenauftraggeber der DB Schenker Rail Deutschland AG, ein echtes Novum ankündigte. Im Spätsommer will die Bahn im Hamburger Hafen Containerumfuhren mit einem täglichen Shuttlezug organisieren. Bei dem Pilotprojekt soll eine Diesellok mit 90 TEU die vier großen Container-Terminals sowie zwei Container-Depots (HCS und PROGECO) sowie den Umschlagbahnhof Billwerder anfahren.

Um eine Wirtschaftlichkeit zu erzielen, müsste der Zug auf seinem Rundlauf insgesamt 170 TEU transportieren. „Falls die Nachfrage groß genug ist, würden wir im Idealfall auch einen Zug in der Gegenrichtung fahren lassen“, berichtet Pahnke. Derzeit liefen letzte Verhandlungen mit der HPA über die Trassenpreise der „Circle Line“. Der Shuttle soll die Straßen innerhalb des Hambur-



Der ehemalige Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig war Schirmherr der Veranstaltung



Bernd Pahnke (Mitte), Hafenauftraggeber bei DB Schenker, kündigte die Circle Line an

ger Hafens entlasten, die derzeit durch Bauarbeiten in ihrer Kapazität stark eingeschränkt sind. Theoretisch wäre sogar ein Rundlauf an den Wochenenden möglich.

Terminals benachteiligen Binnenschiffe

Ähnliches planen der Spediteur Hans Stapelfeldt und etliche Hafenterminals auch auf dem Wasserweg zu organisieren. Eine

Rundtour durch den Hafen könnte am Südwest-Terminal beginnen und über das Buss Hansa Terminal auch etliche Containerdepots anfahren. Allerdings seien die großen Terminalbetriebe bezüglich der kleinen Barge skeptisch, hieß es aus Teilnehmerkreisen. Hier sei die Wirtschaftsbehörde gefragt. Generell würden auch die Binnenschiffe gegenüber den Seeschiffen an den Terminals benachteiligt.

Markus Nölke vom ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center führte als Beispiel Antwerpen an, wo für die Be- und Entladung von Binnenschiffen im Gegensatz zu Hamburg weniger als bei Lkws und Bahnwaggons verlangt werde. Dies liege u.a. auch daran, dass die Hamburger Terminals über keine speziellen Binnenschiffbrücken verfügten.

Auf Anfrage von „Stadt Land Hafen“ erklärte HHLA-Vorstand Heinz Brandt dazu, dass die HHLA Feeder- und Binnenschiffe generell schon auf kleineren Containerbrücken abfertige. Die Preise seien allemal angemessen, da die HHLA mit dem Binnenschiffumschlag kaum Geld verdiene. Gunther Bonz, Generalbevollmächtigter der EUROGATE-Gruppe, sagte hierzu, dass die Probleme der Binnenschiffahrt auf der Elbe nicht im Hamburger Hafen begründet seien, sondern im Zustand der Wasserstraße. Während auf dem Rhein Verbände mit bis zu 900 TEU verkehrten, schaffe ein einzelnes Binnenschiff auf der Elbe nur gut 80 TEU.

Bundesverkehrshaushalt chronisch unterfinanziert

Die Probleme auf der Elbe wurden auch bei der LIHH-Konferenz thematisiert. Der Wasserstand der Elbe sei zu stark schwankend und generell zu niedrig, das Schiffshebewerk Scharnebeck unterdimen-

sioniert, und die Brücken über den Mittellandkanal seien zu tief für mehrlagigen Verkehr.

Besserung scheint allerdings nicht in Sicht, wie der ehemalige Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig in seinem Impulsvortrag ausführte. Angesichts einer jährlichen Unterfinanzierung für den Erhalt der Infrastruktur von 7,2 Milliarden Euro auf die nächsten 15 Jahre seien die zusätzlich in den Bundesverkehrshaushalt aufgenommenen 5 Milliarden Euro bis zum Jahr 2017 bei weitem nicht ausreichend. Bis 2030 werde der Güterverkehr europaweit um bis zu 60 Prozent zunehmen, in Deutschland um 38 Prozent, der Pkw-Verkehr um zehn Prozent. Angesichts vieler maroder Spannbetonbrücken aus den 70er Jahren drohe ein Verkehrsinfarkt. Bundesweit seien 46 Prozent der Brücken und 41 Prozent der Straßen „dringend reparaturbedürftig“.

Allein die dreimonatigen Bauarbeiten an der Rheinbrücke bei Leverkusen mit einer Umfahrung der A1

hätten zu einem volkswirtschaftlichen Schaden von 60 bis 80 Millionen Euro geführt.

Kein Mengen- sondern Funktionalitätsproblem

Das deutsche Straßennetz mit insgesamt 730.000 Kilometern habe kein Mengenproblem, sondern Schwierigkeiten, die Funktionalität zu erhalten. Beim Bahnnetz mit insgesamt 30.000 Kilometern bestünden lediglich auf den vier Hauptkorridoren Engpässe. Während die Schweiz durch den Gotthard einen Tunnel für 70 Milliarden Euro bohre, schaffe es die große Bundesrepublik nicht einmal, die Anbindung entlang des Rheins von Mannheim nach Basel auszubauen.

Hauptproblem sei die Finanzierung neuer Projekte. Hierzu schlug Bodewig vor, endlich die kameralistische Haushaltsführung aus dem 18. Jahrhundert, die nur jeweils über ein Jahr geht, abzuschaffen und zu einer mehrjährigen Durchfinanzierung von Projekten bis hin zu

ihrer Fertigstellung überzugehen. Zudem könnte ein Bonus-Malus-System Prozesse optimieren und Kostensteigerungen verhindern helfen.

Mehr Personal in den Planungsämtern nötig

Generell müssten alle Länder mehr Personal in den Planungsämtern vorhalten. Viele seien unterbesetzt. „Wenn wir heute tatsächlich die jährlich benötigten 7,2 Milliarden Euro zur Verfügung hätten, könnten diese nicht verbaut werden, weil vielfach das Planungsrecht noch nicht vorliegt“, warnte Bodewig. Zusätzliche Einnahmen aus der Pkw-Maut sieht der Ex-Minister nur in geringem Maße: Maximal 400 Millionen Euro. „Es könnte aber auch sein, dass nur eine schwarze Null dabei heraus kommt.“ Wesentlich sinnvoller sei die Ausweitung der Lkw-Maut. Bei einer Ausdehnung auf alle Straßen und Fahrzeuggrößen seien Mehreinnahmen von bis zu 4,3 Milliarden Euro möglich.

Text: Matthias Soyka



Eine der hochkarätig besetzten Diskussionsgruppen u.a. mit Sascha Faber (l.), Lutz Ehrhardt (2.v.l.), Axel Kröger (M.) und Michael Berger (2.v.r.)

Viele Speditionen restlos unterversichert

Warenwert einer Palette liegt manchmal über 700.000 Euro



Lkws auf unbewachten Rastplätzen gelten derzeit als bevorzugte Ziele krimineller Banden

Die zunehmende Kriminalität auf Europas Straßen könnte nach den Worten des TAPA-Vorsitzenden Thorsten Neumann für die betroffenen Opfer schnell in einem finanziellen Fiasko enden. Oftmals seien Speditionen komplett unterversichert. „Wir verschicken Paletten, auf denen Waren im Wert von bis zu 700.000 Euro liegen“, so Neumann. In einem Laster könnten so schnell Kartons im Wert von bis zu 12 Millionen Euro liegen. Viele Speditionen hätten jedoch nur eine Versicherungsdeckung für Schäden bis maximal 4 Millionen Euro.

Um die Transporte generell sicherer zu machen, schlug Neumann vor, dass die Verlader proaktiv auf die Transporteure zugehen und höchste Sicherheitsvorkehrungen fordern sollten. Zudem wäre es gut, wenn Opfer von Überfällen den Tathergang auch gegen-

über der Konkurrenz publik machen. „Meist folgt auf einen ersten Angriff ein Zweiter bei einer Konkurrenzfirma“, so Neumann. Deshalb sei ein frühzeitiger Austausch über die Bedrohungslage wichtig.

GPS-Sender helfen auch nicht immer

Michael Ahner, Head of Logistics bei Sony Computer Entertainment Europe, erklärte, dass man grundsätzlich Boxtrailer statt Tautliner verwenden sollte, damit der Zugang zur Ladefläche erschwert wird. Bessere Schlösser und gute Planung seien ebenfalls wichtig. Zudem könnten private Wachdienste helfen.

Seine Firma habe überdies GPS-gestützte Trackingmelder an Containern angebracht, die alle 15 Minuten den Standort senden. Zudem gibt es spezielle Sender, die melden, wenn die Tür geöffnet wird.

Doch auch auf jede technische Neuerung hätten die Gangster Antworten parat, berichtete Ulrich Altnickel von DHL Warehousing. So könnten aus Motorola-Handys GPS- und GSM-Blocker gebastelt werden, die an einem Lkw befestigt werden und die Signale der Alarmmelder abfangen. Solche sogenannten Jammer seien im Internet für wenige Euros zu kaufen. Letztlich sei der Kampf gegen kriminelle Banden

ein ständiger technischer Wettlauf.

Offt geben Insider die richtigen Tipps

Bei den meisten Überfällen sei dabei ein Insider aus dem betroffenen Betrieb mit im Spiel, der den Tipp für eine lohnende Beute gibt. Besonders gefährdet seien die Lkws natürlich, wenn sie auf einem Parkplatz anhielten. Deshalb sollte ein Lkw grundsätzlich nicht am Freitagabend von einem Werksgelände fahren und dann wenige Kilometer weiter für zwei Tage abgestellt werden, sondern immer eine möglichst große Entfernung zurücklegen. Parken sollte

man grundsätzlich nur auf ausgewiesenen Sicherheitsplätzen mit Beleuchtung und Videoüberwachung. Kriminelle Banden seien nämlich dazu übergegangen, Narkosegas in die Fahrerkanzel zu leiten, um anschließend den Truck ungestört auszuräumen.

Neben dem halsbrecherischen Rumänen-Stunt gebe es zudem eine andere Variante, einen Lkw in voller Fahrt auszuräumen: Beim Beladen wird ein Komplize in den Laderaum eingeschleust, indem er sich schlicht hinter ein paar Paletten versteckt. Im Gepäck hat er eine Akuflex, mit der er später während der Fahrt ein Loch in die Lkw-Wand schneidet, aus dem er die Beute wirft. Diese müsse nur noch am Straßenrand aufgesammelt werden.

Kriminaldirektor Detlef Kreutzer vom Hamburger Landeskriminalamt empfahl allen Versendern, vor

dem Verschicken die Gerätenummern aller Artikel zu notieren, da sonst später eine Identifizierung der Beute nahezu unmöglich sei. Zudem sollten Firmen ihren Internetzugang besser schützen. Zwölf Prozent aller Unternehmen hätten überhaupt keine Absicherung gegen Hackerangriffe, durch die sensible Kundendaten abgegriffen werden. Auch sollten Firmen nie Rechnungen akzeptieren und bezahlen, die ausschließlich per Mail an sie geschickt werden, und Firmen- und Kundendaten immer von öffentlichen Internetangeboten getrennt werden. Oft würden diese Daten genutzt, um mit diesen online Großeinkäufe zu tätigen, die zunächst an Adressen ahnungsloser Dritter geschickt werden, die auf Minijob-Basis die Pakete an die Täter weiterschicken und so zu Mittätern werden.

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

HHLA sucht neues Terminal

Mehrheitsbeteiligung in Ostsee, der nördlichen Adria oder Indien möglich

Die Hamburger Hafen- und Logistik AG ist auf der Suche nach einem weiteren Terminal, durch das sie ihr Risiko breiter streuen kann. Das erklärte der Vorstandsvorsitzende Klaus-Dieter Peters in der Hauptversammlung auf die Frage von Aktionären, ob die HHLA denn einen Plan B besitze, falls die Fahrrinnenanpassung der Elbe nicht kommt. Man sei auf der Suche nach Mehrheitsbeteiligungen in der Ostsee, der nördlichen Adria und auch in Indien, wenngleich Peters diese Möglichkeit für am unwahrscheinlichsten hielt.

Bereits jetzt habe die HHLA ein zweites Standbein durch die Schienenlogistik entwickelt, die 30 Prozent zum Gesamtumsatz bei 18 Prozent Umsatzwachstum beitrage. Zu Jahresbeginn habe man mit der Umstrukturierung von Polzug begonnen und die Bahnverkehre von Ost-West auf Nord-Süd umgestellt, da die zunehmenden Ostsee-Direktanläufe von Reedereien die bisherigen Bahnstrecken nach Hamburg und Bremen „kannibalisieren“.

Kein Engagement am JadeWeserPort

Wöchentlich seien bis zu 500 Züge von Metrans und Polzug europaweit im Einsatz und verbinden die großen Nord- und Ostseehäfen mit Österreich, der Schweiz, Südosteuropa und dem Mittelmeer. Erst kürzlich sei eine Anbindung von Koper erfolgreich gestartet. Von einer Beteiligung an einem Nordseehafen, etwa dem JadeWeserPort, hielt Peters wenig. Es herrsche in der Nordrange derzeit eine „dramatische“ Überkapazität vor. Zudem wolle die HHLA bei einer Beteiligung „immer den Hut auf haben“.

Bislang ist die HHLA außer in Hamburg einzig in Odessa engagiert. Dort wird



HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters während seiner HV-Rede

in diesem Jahr die Terminalerweiterung fertig gestellt, so dass dort die größte im Schwarzen Meer zugelassene Schiffsgröße bis 9.000 TEU abgefertigt werden kann. Inwieweit sich die politische Krise in der Ukraine auf den Umschlag auswirken wird, vermochte Peters nicht zu beziffern, merkte aber an, dass man auf Dauer ein Land nicht von dem internationalen Handel abkoppeln könne.

Manager-Boni kontra Jahresergebnis

Die Aktionärsvertreter gingen derweil abermals hart mit dem Vorstand ins Gericht. Besonders die hohen Boni wurmten mehrere Redner in der Hauptversammlung, angesichts ei-

nes „miserablen Ergebnisses“. Die HHLA hat die Dividende um 20 Cent auf 45 Cent pro Aktie gekürzt. Dies, so hatte Peters zu erklären versucht, habe daran gelegen, dass im Jahr 2012 Einmaleffekte durch den Verkauf der Anteile an der TFG Transfracht allein mit 25 Cent pro Aktie zu Buche geschlagen hätten und somit die HHLA 2013 erfolgreicher operiert habe als im Jahr davor, als nur 40 Cent ausgeschüttet wurden.

Doch davon wollten die Aktionäre nichts wissen. Bernd Günther rechnete dem Vorstand vor, dass die HHLA im Ausgabejahr 2008 noch einen Euro Dividende ausgeschüttet habe, heute sei es weniger als die Hälfte. Der Wert der Aktie

habe sich seitdem im Vergleich zum Ausgabekurs von 63 Euro auf nun gut 19 Euro mehr als gedritelt. Dies mit den Folgen der Krise zu erklären, sei „Aktionärsverdummung“, wie ein Blick auf die Konkurrenz zeige. Die BLG habe ihre Ausschüttungen nach einer Delle bei 40 Cent gehalten, Eurokai seine Gewinnausschüttungen von 30 Cent auf heute 1,50 Euro sogar verfünffacht. Da sei es nicht nachvollziehbar, dass die HHLA für Peters neben seinem Festgehalt von 478.000 Euro noch einmal den gleichen Betrag als Bonus und zudem Pensionsrückstellungen in fast gleicher Höhe zahle. Bei den übrigen Vorständen liegen die Vergütungen rund ein Viertel niedriger. Die Bezahlung müsse in Relation zur Leistung sein, mahnte Günther an und schlug vor, dass der Vorstand freiwillig auf zehn Prozent seines Gehalts verzichten solle, um sie in eine Stiftung einzuzahlen, die sich den Opfern von Arbeitsunfällen auf deutschen Terminals annehmen solle.

Aktionäre forderten Entlassung des Vorstands

Den Hinweis des Aufsichtsratsvorsitzenden, dass die Vorstandsgehälter

um fünf bis zehn Prozent rückläufig gewesen seien, während die Mitarbeiter Tarifierhöhungen von über vier Prozent erhalten hätten, wies Barbara Grüneberg als „geschmacklos“ zurück. Joachim Siemers von der Schutzgemeinschaft der Kapitalanleger wertete den Jahresabschluss als „so lala“, Dirk Unrau von der Deutschen Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz bemängelte den „schlechtesten Jahresüberschuss seit 2007“ als „nicht zufriedenstellend“. Manfred Klein fragte den Aufsichtsrat, wie lange er „das Missverhältnis von Leistung und Gehalt des Vorstands noch decken“ wolle. Er forderte eine Abwahl des gesamten Vorstands, da er „komplett versagt“ habe.

Dem wollten die übrigen Aktionäre freilich nicht folgen, schließlich hält die



Viele Aktionäre kritisierten das Podium des Vorstands und Aufsichtsrats als zu protzig

Stadt Hamburg immer noch rund 70 Prozent der Anteile. Offenbar ist man dort mit den gut 25 Millionen Euro Gewinnausschüttung zufrieden.

Kaum Aussicht auf höhere Gewinne

Für das laufende Geschäftsjahr gab sich Peters verhal-

ten optimistisch. Die immer mehr zunehmenden Anläufe großer Schiffe, die bis zu 12.000 TEU Umschlagleistung pro Schiff erforderten (vor wenigen Jahren waren es noch maximal 7.000 TEU), beanspruchten die Lagerkapazität eines Terminals wie Altenwerder innerhalb kürzester Zeit zu 40 Prozent und verursach-

ten kostenintensive Spitzen. Der Gesamtumschlag werde nach 7,5 Millionen TEU (+4,4 Prozent) im Vorjahr in 2014 weiter leicht wachsen, der Gewinn jedoch bestenfalls kaum über Vorjahresniveau (154 Millionen Euro), eher aber darunter (Minimum: 138 Millionen Euro) liegen.

Text: Matthias Soyka

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

Troglücke über die Elbe bei Rothensee
am Wasserstraßenkreuz Magdeburg

Mister Underwater

Taucher Stefan Frey und seine Mannen arbeiten unter Wasser

Deutschland Küste ist voll mit Kaianlagen, Schleusentoren, Uferbefestigungen und Wasserfahrzeugen. Ihnen allen ist gemein, dass sie hin und wieder auch repariert oder kontrolliert werden müssen. Und das eben auch vom Wasser aus. Hierfür gibt es eine rare Gruppe von Spezialisten, die seit Anfang letzten Jahres um ein weiteres Team reicher ist: Die Taucher Frey GmbH im Herzen des Hamburger Hafens ist mit ihrer Betriebsstätte im Hause der Hamburg Lines Men untergebracht, jenem markanten weißen Kuppelbau unter der Köhlbrandbrücke vis á vis des HANSAPORTS.



Stefan Frey ist oft selbst vor Ort im Einsatz



Alltag: Schweißen im Wasser

Ihr Chef Stefan Frey ist seit 14 Jahren im Geschäft. Der gelernte Maschinenbaumechaniker hatte zunächst fast acht Jahre bei der Taucher Heros GmbH & Co KG gearbeitet, ehe er zur Konkurrenz Hansataucher GmbH wechselte. Doch irgendwann wollte der 38-Jährige sein eigener Herr sein und machte sich selbständig. Heute deckt er mit fünf festen und zahlreichen freien

Mitarbeitern ein Einsatzgebiet von Cuxhaven über Bremerhaven bis Kiel ab. Haupteinsatzgebiet ist natürlich der Hamburger Hafen. Und über mangelnde Arbeit muss er sich nicht beklagen.

Dalben kappen und Taue aus Propellern schneiden

Denn der Job ist vielfältig. Mal sind es größere Aufträge wie das Abschneiden alter Spundwände oder Dalben, mal sind es kurzfristige Eiltermine, wenn sich beispielsweise im Propeller eines Schleppers ein Tau verfangen hat. Für solche Noteinsätze müssen (Frey) und seine Mannen rund um die Uhr an 365 Tagen im

Jahr einsatzbereit sein. Ein Team, das ausrückt, besteht immer aus drei Mann. Ein Einsatztaucher, ein Signalmann der für die Unterstützung des Tauchers von Bord aus zuständig ist, wie zum Beispiel das Lose geben und Durchholen der



Außeneinsatz an einem U-Boot

Schläuche und Leine, und der Dritte überwacht als Tauchereinsatzleiter den gesamten Vorgang und steht im Notfall als Ersatztaucher bereit.

Von Bord aus können nicht nur die Kollegen über eine Helmkamera sehen, was der Taucher unter Wasser tut. Auch die Auftraggeber dürfen live mit verfolgen, wie die Arbeit voran geht. „Wir sind um größtmögliche Transparenz bemüht“, sagt Frey. Die Kunden schätzen nicht nur diese, sondern auch seine enorme Erfahrung. Bei einem Getreidespeicher in Hamburg sollte zum Beispiel eine Spundwand saniert werden. Das Verfahren, was der Auftraggeber bevorzugt hatte, hätte einen hohen Arbeitseinsatz zur Folge gehabt. Frey schlug eine alternative Methode vor, die nun in einer kürzeren Zeit umgesetzt wird.



Die „Jade“ wurde genau in der Mitte von einem Schiff gerammt



Das riesige Loch wurde zunächst mit einer Stahlplatte zugeschweißt

Aufgrund der guten Auftragslage ist Frey auf der Suche nach weiteren Mitarbeitern. „Im August kommt ein neuer Kollege hinzu“, berichtet Frey stolz. „Ich freue mich sehr über meine motivierten und kompetenten Mitarbeiter und die tatkräftige Unterstützung durch unsere freien Taucher, egal zu welcher Tageszeit!“ Gern würde Frey einmal selbst Nachwuchskräfte heranzuführen. Doch ihm fehlt noch die Fortbildung zum Tauchmeister. Diese wird er aber in naher Zukunft antreten.

Die Arbeit unter Wasser ist alles andere als leicht. Da ist zum einen die schwere Tauchausrüstung, die aber bis auf die Hände das Wasser und im Winter somit

auch die Kälte vom Körper abhält. Die Atemluft wird über einen Versorgungsschlauch, dem Umbilical, ins Wasser gelassen, ebenso ein Verbindungskabel, das die Helmlampe und -kamera mit Strom versorgt und die Audio- und Videosignale übermittelt.

Unter Wasser ist die Sicht oft gleich Null

Doch trotz aller Technik kann die Sicht unter Wasser bisweilen bei Null liegen. Etwa wenn es darum geht, mit einer Spüllanze den Boden frei zu spülen. Dann hilft nur noch Tasten. Oder beim Abbrennen von Pfählen, was mit Hilfe einer Unterwasserbrennerei ge-

schieht. Verwendung finden hier Hohlstabelektroden, durch die Sauerstoff geblasen wird. Ein Schweißgerät, geeignet für den Unterwassereinsatz, sorgt für die Zündung der Magnesiumelektrode.

Ein anderes, wenig gemühtliches Betätigungsfeld sind die Vorarbeiten für den Kampfmittelräumdienst. Vor der Munitionsbergung muss nämlich zunächst jeglicher Schrott vom Grund entfernt werden, um eine exakte Kampfmittelsondierung zu ermöglichen. Bei einem tatsächlichen Fund gilt es zudem, das Umfeld frei zu legen und das Objekt zu identifizieren, bevor die Spezialisten der Feuerwehr selbst anrücken und entscheiden, wie weiter vorgegangen wird, um die Munition zu entsorgen.

Auftauchen aus zehn Metern Tiefe problemlos

In geringeren Tiefen bis maximal zehn Metern kann ein Taucher problemlos mehrere Stunden arbeiten. Allerdings lösen sich die Taucher und sein Ersatzmann, je nach Tätigkeit, nach rund drei Stunden ab. In größeren Tiefen wird dabei allein das Auftauchen zum Geduldsspiel. Ab zwölf Metern muss der Taucher, ab einer festgelegten Zeit laut Tauchtabelle, in drei Meternschritten auftauchen, bis die Stickstoffanreicherung im Blut abgeatmet ist. „Man muss sich das wie eine geschüttelte Flasche Sprudelwasser vorstellen“, erklärt Frey. Da brauche es einfach seine Zeit, bis sich die Bläschen wieder beruhigt haben.

So vielfältig, wie seine Arbeit ist, so verschieden

sind auch die Auftraggeber. Das WSA zählt ebenso dazu wie Reeder, Terminals, Baufirmen, Hafenverwaltungen und Privatkunden. Auch bei Havarien und Bergungen kommt Frey zum Einsatz.

So etwa im Frühjahr, als die „Jade“ im Nebel von einem anderen Schiff gerammt worden war. Der Kapitän hatte geistesgegenwärtig das schwer beschädigte Binnenschiff auf den Sandstrand vor Blankenese gesetzt und damit eine Blockade der Fahrrinne verhindert. Frey und seine Mannen wurden damit beauftragt, das Schiff soweit abzudichten, das es in den Harburger Binnenhafen geschleppt werden konnte. Um ein Abdriften der „Jade“ zu verhindern, setzte dazu Frey sein eigenes Taucherschiff, die 20 Meter lange „Alina TF 1“, ein, das von der Backbordseite gegen den Havaristen drückte. Im weiteren Verlauf kam ein Schlepper der Firma Lührs Schifffahrt zu Hilfe und hielt die „Jade“ mit einer langen Schleppleine mehrere Stunden auf Position. Nach fünf Tagen und Nächten war das gewaltige Leck mit Stahlplatten, Eisenträgern und 16 Kubikmetern Beton gestopft und konnte mit Schlepperhilfe vom Taucherschiff „Alina TF1“ eskortiert in den Harburger Binnenhafen verbracht werden. Um für diese Fälle und Einsätze an Seeschiffen qualifiziert zu sein, hat sich die Taucher Frey GmbH vom Germanischen Lloyd und Lloyd's Register zertifizieren lassen. Die Zertifizierung durch Bureau Veritas ist in Arbeit.

Text: Matthias Soyka

Wenn das Firmen-Handy abends klingelt...

Beuten sich Angestellte durch Vertrauensarbeitszeit selbst aus?

Immer mehr Unternehmen vereinbaren mit ihren Angestellten eine sogenannte „Vertrauensarbeitszeit“. Bei ihr steht die Erledigung vereinbarter Aufgaben im Vordergrund, nicht die zeitliche Präsenz des Arbeitnehmers. Der Arbeitnehmer ist also selbst für die Gestaltung und Erfassung der Arbeitszeit verantwortlich. Die Lage der Arbeitszeit ist daher nicht (mehr) so maßgeblich, sondern vielmehr der Zeitraum oder Zeitpunkt, in dem eine bestimmte Arbeitsaufgabe erledigt sein soll. Insoweit wird in die Tatsache „vertraut“, dass die Arbeitsleistung auch ohne Nachhalten der Arbeitszeiten rechtzeitig erbracht wird. Um dies zu gewährleisten, werden den Mitarbeitern in der Regel dienstliche Smartphones und Laptops zur Verfügung gestellt. Und das kann problematisch werden. Denn wer mit seinem Arbeitgeber Vertrauensarbeitszeit vereinbart, fühlt sich in der Regel als besonders wichtiger Mitarbeiter. In den Führungsetagen ist sie ohnehin gang und gäbe. Aber was passiert, wenn geschäftliche E-Mails und SMS am Abend oder Wochenende die Freizeit ruinieren? Ist ein solcher Einsatz Privatvergnügen oder Arbeitszeit?



Foto: SLH

Ab wann ist ein beruflicher Anruf daheim Arbeit?

Mit der massenhaften Verbreitung solcher dienstlicher Smartphones und Laptops ist die dauerhafte Erreichbarkeit der Arbeitnehmer schleichend zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Dies betrifft allerdings nicht nur Mitarbeiter mit Vertrauensarbeitszeit, sondern auch solche mit geregelter 40-Stunden-Woche. Wo die Arbeitszeit endet und die Freizeit beginnt, kann oft gar nicht mehr festgestellt werden.

Wann zählt ein Anruf schon als berufliche Tätigkeit?

Dabei ist die Frage, ob das abendliche Mailen von zuhause oder im Restaurant zur Arbeitszeit zählt, keineswegs

trivial, denn schließlich zieht das Arbeitszeitgesetz (ArbZG) klare Grenzen für den Einsatz von Mitarbeitern. Gemäß § 3 ArbZG dürfen Mitarbeiter in der Regel maximal zehn Stunden am Tag beansprucht werden. Dabei muss die Bilanz nicht notgedrungen sofort stimmen. Wenn an einem Tag länger gearbeitet wird, kann dieser Überhang am anderen wieder ausgeglichen werden. Wichtig ist, dass die Richtung stimmt. Auch für die Ruhepausen gibt es klare Regeln: Elf Stunden müssen zwischen zwei Einsätzen liegen (§ 5 ArbZG). Auch diese Hürde wird unter Berücksichtigung der Smartphone-Arbeit wesentlich öfter als bislang gerissen.

Rechtlich ist bisher gänzlich ungeklärt, wie der Einsatz von Smartphones zu bewerten ist. Arbeitsgerichtliche Entscheidungen dazu fehlen, und Arbeitgeber haben auch kein gesteigertes Interesse an einer endgültigen Klärung. Denn vieles spricht dafür, dass ihnen künftig Flexibilität verloren geht, wenn die Beantwortung von E-Mails standardmäßig als Arbeitszeit gewertet würde.

Betriebliche statt gesetzliche Regelungen

Erkennbar haben sich dem Thema bisher nur die Gewerkschaften und besonders hervorgehobene Arbeitgeber wie z.B. BMW und die Telekom angenommen und Betriebsvereinbarungen zur Regelung der Smartphone-Arbeit nach Dienstschluss getroffen. Zumindest tarifliche Mitarbeiter sind hierdurch rechtlich geschützt, ohne dass es auf die ohnehin nicht unproblematischen Regelungen des Arbeitszeitgesetzes ankäme. Für Mitarbeiter ohne Tarifbindung bleibt die Frage zumeist offen und muss – wenn überhaupt – mit dem Arbeitgeber individuell abgestimmt werden.

Das Problem ist nur, dass auf vielen Arbeitsplätzen nicht mehr die Stechuhr bemüht wird, sondern stattdessen die Vertrauensarbeitszeit gilt. Und das bedeutet: Keine Arbeitszeiterfassung und keine Überwachung. Statt Stunden werden Ziele vereinbart, die der Mitarbeiter erreichen soll. Wann und wo er dies tut, bleibt

– zumindest zu einem großen Teil – ihm überlassen. Das hört sich verlockend an, verheißt Freiheit und Selbständigkeit, doch in der Praxis zeigt sich allzu oft, dass die Mitarbeiter an deutlich mehr Abenden länger im Büro sitzen, als sie an anderen kürzertreten. Mehrmals im Monat einen halben Tag absummeln – wer macht das schon? Das kleine Einmaleins der Arbeitszeit haben nur wenige Beschäftigte verinnerlicht. Und noch weniger trauen sich, es auch konsequent durchzusetzen.

Trennung zum Privaten immer schwieriger

Gleichzeitig ist mit der Vertrauensarbeitszeit auch die Verantwortung der Mitarbeiter gestiegen, sich selbst um die sorgsame Trennung

zwischen Beruf und Privatleben zu kümmern. Doch nur wenige sind wirklich darauf vorbereitet. Schließlich beinhaltet dies wesentlich mehr, als wegen eines Arzttermins das Büro vorzeitig zu verlassen können, ohne den Arbeitgeber um Erlaubnis fragen zu müssen. Um wirklich die gesetzlich vorgeschriebenen Höchstarbeitsgrenzen einzuhalten, müsste so mancher Mitarbeiter auch mal nachmittags um 15 Uhr das Büro verlassen, auch ohne einen konkreten Anlass. Nach den Regeln des Arbeitszeitgesetzes dürfte dies ohne weiteres zulässig und durchsetzbar sein.

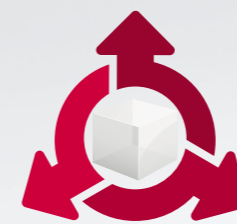
Wer insgeheim darauf hofft, dass der Chef ihn offiziell nach Hause schickt, im vollen Bewusstsein, dass eventuell noch nicht alle Aufträge abgearbeitet

sind, wartet oft vergeblich. Schließlich soll die Vertrauensarbeitszeit ja gerade nicht bedeuten, dass sich der Chef in die Details der Arbeitseinteilung einmischt – übrigens auch zu seiner eigenen Entlastung. Den Arbeitseifer der Mitarbeiter zu bremsen, halten deshalb viele Führungskräfte schlicht nicht für ihre Aufgabe, auch wenn das Arbeitszeitgesetz den Arbeitgeber zur Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten verpflichtet. Das Smartphone beiseitezulegen, muss deshalb jeder Mitarbeiter für sich selbst entscheiden und dabei die Regeln des Arbeitszeitgesetzes im Auge behalten, Vertrauensarbeitszeit hin oder her.

Text: Rechtsanwalt Matthias Jagenberg, www.advo-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!

„Zum Schiffchen“ – der Name passt

In der Hamburger HafenCity ist eine Dependence von Düsseldorfs ältestem Restaurant



Das Brauhaus mit Sitzen in unterschiedlichen Höhen



Üppig: Burger mit Pommes



Gefüllte Teigtaschen

Mit dem Bau der Hafen-City hat eine Vielzahl von Lokalitäten in Hamburgs neuem Stadtteil eröffnet, die den dort arbeitenden Angestellten aber auch den zahllosen Touristen eine willkommene Einkehrmöglichkeit bieten. Eine von ihnen ist das Brauhaus „Zum Schiffchen“, das unmittelbar an den Magellanterrassen liegt und der mittlerweile vierte Ableger von Düsseldorfs gleichnamigen ältesten Restaurant ist. Die Hamburger Dependence ist freilich keine 400 Jahre sondern gerade einmal drei Jahre alt, trägt dafür ihren Namen recht passender Weise, da man von den Außensitzplätzen einen schön Blick auf den Sandtorhafen mit seinen historischen Kränen hat.

Wer trotzdem innen Platz nimmt, was bei normalem Hamburger Wetter ja eher häufiger der Fall sein dürfte, wird – trotz des Neubaus – von einer urigen Atmosphäre empfangen.

Neben mit rotem Stoff bezogenen Sesseln und dunklen Holztischen gibt es zur Mitte hin auch eine Reihe halbhoher Hocker vor erhöhten schmalen Tischen und eine Reihe später regelrechte Barhocker und einen kleinen Tresen, an dem man nicht nur trinken, sondern auch essen kann.

Die Karte bietet für jeden Geschmack etwas

Es dauert keine Minute, und eine der vielen freundlichen Bedienungen fliegt heran, um die Karte zu reichen, die, was das Essen angeht, überschaubar ist, dennoch für jeden Geschmack etwas bietet. Mittags gibt es in der Woche Gerichte zwischen 6,90 Euro (Teigtaschen mit Blattspinat und Feta) und 8,10 Euro (Kabeljau in Eihülle). Daneben kann man auch Deftiges wie Currywurst mit Pommes (8,50 Euro), Brauhaus schnitzel (14,70 Euro) oder Roastbeef mit Bratkartoffeln (14,90 Euro)

ordern. Fischliebhabern werden drei Matjesfilets, Pannfisch oder Labskaus gereicht, die sich alle auf einem ähnlichen Preisniveau bewegen.

Allen gemein ist, dass die Portionen üppig sind. Wir entscheiden uns für den Schiffchen-Burger, einem 200-Gramm-Ungetüm, das ebenso handgefertigt ist wie die dazu gehörigen Pommes frites. Die haben eine durchaus ungewöhnliche Form, da sie allesamt recht breit geraten sind. Mehr als eine Fritze wird zur Maulsperre, dafür schmecken die einzelnen Kartoffelstücke wirklich gut. Wer mit der ursprünglichen Würzung nicht klar kommt, erhält unaufgefordert einen großen Korb mit allerhand unterschiedlichen Saucen, die ihr übriges tun.

Ein Bier sollte man auf jeden Fall kosten

Natürlich sollte man in einem Brauhaus auch Gebräutes probieren. Ein simples Alt wird, ganz

in rheinischer Manier, in 0,2-Liter-Gläschen gereicht. Kostet nur 1,90 Euro und schmeckt nach mehr. Wer sich mit solchen Petitessen nicht aufhalten möchte, der kann auch zum guten alten Duckstein oder einem Klosterbier aus der Flasche greifen, das es auf 6,7 Prozent Alkohol bringt, ebenso wie das Pendant in dunkel. Daneben kann man auch das französische Kronenbourg Lagerbier antesten oder das Mythos Beer aus Griechenland. Für genügend Grundlage ist nach dem reichhaltigen Essen jedenfalls allemal gesorgt.

Text: Nils Knüppel

Zum Schiffchen
Großer Grasbrook 9
20457 Hamburg
Tel. 040 – 20 90 97 58
www. http://www.restaurant-zum-schiffchen.de

Öffnungszeiten:
Montag bis Donnerstag
12 bis 17.30 Uhr
Freitag und Sonnabend
12 bis 22.30 Uhr

Schauspieler-Kino vom Feinsten

„American Hustle“ zeigt einen Polit-Skandal nach einer wahren Begebenheit



Offenherzige Tussies zoffen sich



Ab 17. Juli im Handel



Christian Bale mit Wampe



Abgetaucht im Cadillac

Regisseur David O. Russell befindet sich momentan auf dem Zenit seiner Karriere. Seine beiden vorangegangenen Filme „The Fighter“ und „Silver Linings“ waren nicht nur Kritiker-Lieblinge, sondern auch veritable Hits. Nun kommt sein Meisterstück: Die ungemein bissige und auf einer realen Geschichte basierende Verfilmung eines Polit- und Kriminal-Skandals aus den 1970er Jahren. Mit einer bestens aufgelegten Darstellerriege toppt Russell sein ohnehin hohes Niveau und schafft einen Film, der völlig zu Recht zehn Oscar-Nominierungen erhalten hat.

New York in den Siebziger. Irving Rosenfeld (feist: Christian Bale) führt nicht nur eine Reinigungskette, sondern verdient sein Geld auch mit hübschen kleinen Trickbetrügereien. Als der an sich verheiratete Mann die hübsche Sydney Posser (offenherzig: Amy Adams) kennenlernt, ist es um beide geschehen. Sie verlieben sich nicht nur unsterblich, nein, Sydney wird auch Irvings Partnerin bei Kreditbetrügereien. Die Masche geht so lange gut, bis die beiden dem eitlen FBI-Ermittler Richie DiMaso (pfauenhaft: Bradley Cooper) ins Netz gehen. Der erpresst sie. Entweder helfen sie ihm dabei, Politikern Bestechlichkeit nachzuweisen, oder sie gehen in den Knast. Insbesondere, weil DiMaso den großen Coup

seiner Karriere landen will, wird die geplante Operation immer größer und größer. Schließlich steht Rosenfeld vor dem Problem, den Politiker Carmine Polito (sympathisch: Jeremy Renner) über die Klinge springen lassen zu müssen, obwohl dieser mittlerweile sein Freund geworden ist. Und dass Rosenfelds halb-irre Noch-Ehefrau (herrlich zickig: Jennifer Lawrence) ständig dazwischen funkt und auch die Mafia plötzlich mit im Boot sitzt, macht die Sache auch nicht einfacher...

Modische Verrücktheiten der Siebziger

Kaum zu glauben, aber die Kerngeschichte um den sogenannten Abscam-Skandal ist wahr. Natürlich wurde hier manches

dramatisiert und satirisch verdichtet, aber alles in allem hat es sich so zugetragen. Der Humor des Films ist allerdings nicht zum Schenkelklopfen, sondern mehr zum Schmunzeln und Kopfschütteln. Der Film nutzt die Gelegenheit, ins New York der Siebziger abzutauchen, mit allen modischen Verrücktheiten. Anzüge mit irren Mustern, Hosen mit Schlag und Hemden offen bis zum Bauchnabel sind hier Programm. Amy Adams Ausschnitte lassen ebenfalls wenig Raum für Interpretationen. Der optische Hammer sind allerdings die Frisuren, vor allem die der Männer. Das gesamte Ensemble ist mit Witz und Verve dabei und scheut sich nicht davor, sich für den Film notfalls zum Narren zu machen.

Christian Bale hat mal wieder für eine Rolle 20 Kilo zugenommen, so dass man nicht glauben kann, hier dem athletischen Batman-Darsteller zuzusehen. Jennifer Lawrence gibt lustvoll die zickige Schlampe mit Kind, und Bradley Cooper lässt sich mit Lockenwicklern im Haar bei Mutti am Küchentisch zeigen. Abgesehen vom Äußeren wird hier Schauspieler-Kino vom Feinsten zelebriert, und da lässt sich der Regisseur auch gerne etwas mehr Zeit als üblich. Geht aber in Ordnung, denn in Zeiten, in denen Transformers und Superhelden das Kino dominieren, sollte man solche künstlerischen Höchstleistungen besonders zu würdigen wissen.

Text: Dr. Martin Soyka

Rickmers-Linie Inc.:

Rickmers-Linie, der in Hamburg ansässige Spezialist für weltweite Projekt- und Schwergut-Liniendienste, setzt die Verschlinkung und Optimierung seiner globalen Organisation fort. Robert Sappio, der seit September 2012 an der Spitze von Rickmers-Linie (America) Inc. stand, verließ zum 1. Juli 2014 die Position des Präsidenten und CEO. Er bleibt dem Unternehmen jedoch als Mitglied des Boards von Rickmers-Linie (America) verbunden. Waldemar Poulsen ist zu seinem Nachfolger am Dienstsitz in Houston ernannt worden. Vor seinem Wechsel zur Rickmers-Linie war Poulsen Director/Country Manager bei Safmarine in Houston, wo er für die Aktivitäten der Multipurpose-Division des Unternehmens in Amerika verantwortlich zeichnete.

FAMÖ e.V.:

Die Fachvereinigung Möbelspedition, Umzugslogistik und Relocation Hamburg e.V. hat bei ihren Vorstandswahlen die bisherige Vereinsführung nach dreijähriger Amtszeit geschlossen bestätigt. So bleibt Bernhard Storck weiterhin Vor-

standsvorsitzender neben Frank Filter, Geschäftsführer der Paul Filter Möbelspedition, als Zweitem Vorsitzenden. Zu dem Vorstand zählen darüber hinaus Reiner Kauerhof, hasenkamp Relocation Services, Angela Page, Heinrich Bollow Umzug & Lagerei und Irene Schmahl von der Bartels & Busch Hamburger Möbelspedition.

WAGNER Group GmbH:



Eric Lejars (53) ist neuer Vertriebsleiter Frankreich bei dem Brandschutzanlagen-Spezialisten und verantwortet das Ende 2012 gegründete WAGNER Verbindungsbüro in Paris. Der Elektrotechnik-Diplomingenieur, École Supérieure d'Électricité (Supélec), mit Master in Management an der Grande École HEC Paris blickt auf rund 25 Jahre Erfahrung in der Sicherheitsbranche zurück. Zu seinen beruflichen Stationen gehören Cerberus Guinard und Siemens Building Technologies in Frankreich. Zuletzt verantwortete er den Gesamtbereich Brandschutz bei Siemens France. Lejars wird den weltweiten Expansionskurs des Technologieführers aus Langen-

gen vorantreiben und das Brandvermeidungssystem OxyReduct® in Frankreich als aktives Brandschutzkonzept positionieren. Zudem liegt ein weiterer Fokus von Lejars' Vertriebsaktivitäten auf der Markteinführung der FirExting® Gaslöschtechnik von WAGNER.

Hafen Hamburg Marketing e.V.:

Marina Rimpo wird ab sofort die Leitung des neuen Aufgabengebietes „Marktentwicklung Ostseeregion/Sonderprojekte Vorstand“ beim HHM übernehmen. Sie ist seit 2008 für den Verein tätig und betreute vorher zuerst als Projektmanager und später als Projektleiterin internationale Kooperationsprojekte wie zum Beispiel ACL – Amber Coast Logistics. In ihrer neuen Funktion wird Rimpo die inhaltliche Koordination für die Arbeit in der Ostseeregion in enger Abstimmung mit den beiden Hafen Hamburg Marketing Repräsentanzen in St. Petersburg und Warschau übernehmen. Dabei geht es um die Intensivierung bzw. den Aufbau von neuen Beziehungen im Baltikum und in Skandinavien, die für den seeseitigen Außenhandel des Hamburger Hafens von großer Bedeutung sind.

Kartellbehörde verbietet Reederallianz P3

Peking – Die chinesischen Kartellbehörden haben die geplante Allianz P3 der drei größten Containerreederei Maersk, MSC und CMA CGM untersagt. Als Begründung wurden mögliche Wettbewerbsverzerrungen angeführt. Die drei Reedereien wollten auf den Fernost-Europa- und Europa-Südamerika-Routen ihre Schiffe gemeinsam vermarkten, die etwa 40 Prozent des Marktes abdecken. Vor allen die chinesischen Staatsreedereien Cosco und China Shipping wären davon betroffen gewesen. Zuvor hatten indes die US- und EU-Kartellbehörden P3 zugestimmt. In Deutschland hatten vor allem der JadeWeserPort und das niedersächsische Wirtschaftsministerium auf die Implementierung von P3 im Spätsommer gehofft. Das chronisch unterausgelastete Terminal hätte mindestens einen Fernostdienst und diverse Feederanläufe hinzubekommen. Für 300 Mitarbeiter hatte der Terminalbetreiber EUROGATE eine einjährige Beschäftigungsgarantie bei 15-prozentigem Lohnverzicht abgegeben, bis P3 angelau- fere wäre.

Neue Brücke in Wilhelmsburg eingehängt



Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) hat eine neue Eisenbahnbrücke an der Georg-Wilhelm-Straße eingehoben. Sie ist 21,5 Meter lang und wiegt 65

Tonnen. Der Einhub erfolgte über einen mobilen 250-Tonnen-Kran. Die Eisenbahnüberführung verbindet den Hafenbahnhof Hohe Schaar mit dem Schienennetz der Deutschen Bahn und wird täglich von rund 100 Zügen passiert. Die Restarbeiten und die anschließende Erneuerung eines größeren Gleisabschnittes werden bis zum Jahresende abgeschlossen.

Neue Rader Hochbrücke oder Tunnel unter NOK?

Kiel – Die marode Rader Hochbrücke, die im vergangenen Sommer wegen Notreparaturen fast vier Monate teilgesperrt war, soll in den nächsten Jahren laut dem Bundesverkehrsministerium durch einen Neubau ersetzt werden. Hierzu sollen mindestens 170 Millionen Euro bereit gestellt werden. Die schleswig-holsteinische Landesregierung wertete dies als grundsätzlich positiv, regte jedoch an, anstatt einer Autohochbrücke einen kombinierten Straßen- und Eisenbahntunnel zu bauen, was der Bund ablehnte, da die Tunnelversion ein Vielfaches kosten würde und die Eisenbahnhochbrücke noch mindestens 30 Jahre funktionsfähig sei, nach etwaigen Sanierungen sogar 50 Jahre.

Bund bewilligt Gelder für NOK-Ausbau

Berlin – Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat 265 Millionen Euro für den Ausbau der Oststrecke des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) bereitgestellt. Bereits im April hatte das Gremium 485 Millionen Euro für den Bau einer fünften Schleuse in Brunsbüttel genehmigt. Die ersten fünf Millionen Euro sollen noch in diesem Jahr fließen, um die Restplanungen und Ausschreibungen für den Ausbau zu beschleunigen. Bis 2019 hat das Parlament verbindlich weitere 260 Millionen

Euro eingeplant. Darüber hinaus wurden 35 neue Stellen für technisches Personal und Juristen in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bewilligt. Das Baurecht für die 20 Kilometer lange Oststrecke des NOK liegt bereits seit März 2014 vor. Noch in diesem Jahr soll der Kanal in diesem Abschnitt von 44 auf 70 Meter verbreitert werden.

HPA weiht neue Nautische Zentrale ein



Hamburg – Nach zweijähriger Bauzeit hat die Hamburg Port Authority (HPA) die Arbeiten an der neuen Nautischen Zentrale am Bubendeyufer abgeschlossen. Wirtschaftsminister Frank Horch, Jens Meier, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Port Authority (HPA), und Hafenkaptän Jörg Pollmann weihten den Neubau offiziell ein. Im Rahmen des Neubaus wurde das Gebäude seit Januar 2012 erweitert und die technische Ausstattung modernisiert. Unter anderem kommt eine Großbildanzeige zur hochauflösenden Darstellung nautischer Informationen mit Schnittstelle zu sämtlichen nautischen Arbeitsplätzen zum Einsatz, in die Daten aus der Leitstandssoftware Port Monitor einfließen. Jeweils fünf Nautiker sind rund um die Uhr im Einsatz, um mit dieser modernsten Verkehrsleittechnik den reibungslosen Verkehrsfluss auf den Wasserstraßen im Hamburger Hafen zu sichern. Für die Zeit des Umbaus war die Nautische Zentrale in der Nautischen Notzentrale am Veddeler Damm untergebracht.

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 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
Fotos: Peter Glaubitt	ISSN 2193-9454	Preis: 4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).	Alle Rechte beim Verleger. Hamburg, 2014 Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.
Abonnement: Jahresabonnement 12 Ausgaben 54,00 Euro inkl. 7% USt. und Versand	Nächste Ausgabe: 5. August 2014	Erscheinungsweise: Monatlich / zzgl. E-Mailservice	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