

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Elbvertiefung nicht vor 2018 fertig

Neue Klagen drohen den Baubeginn weiter zu verzögern



Die Fahrrinnenanpassung der Elbe hängt nun vom Erfolg Bremerhavens vor dem EuGH ab

Lange Gesichter in Hamburg und Kiel nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig: Vor einem endgültigen Urteil zur Fahrrinnenanpassung der Elbe müssen der Hamburger Senat und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt des Bundes erst einmal einen Entscheid des Europäischen Gerichtshofs zur Weservertiefung abwarten. Die Antragsteller hatten gehofft, dass das Gericht die Bedenken der Umweltverbände Nabu und BUND zurückweist. Stattdessen nun diese paradoxe Situation: Hamburg muss auf den Erfolg des Konkurrenten Bremerhaven in Luxemburg hoffen und hat selbst keinen Einfluss mehr auf das Verfahren.

Stattdessen geht die Hängepartie weiter. Die mündliche Verhandlung vorm EuGH hat bereits am 8. Juli stattgefunden. Der Generalanwalt wird bis zum 23. Oktober eine Stellungnahme abgeben. Im

Frühjahr wollen die Luxemburger Richter entscheiden.

Doch selbst bei einem positiven Urteil drohen weitere Verzögerungen. Die europaweite Ausschreibung dauert weitere sechs Monate.

Und auch diese könnte wie beim Bau des JadeWeserPorts von unterlegenen Firmen wieder beklagt werden. Vor 2018 ist die Elbe auf keinen Fall vertieft, schätzen Experten. Seite 4

Kraftpaket

Becker Marine Systems will ein LNG-Kraftwerk in Containern auf den Markt bringen. S. 8

Finanzspritze

Die HPA hat ihre Verluste erneut verringert und das Eigenkapital erhöht. S. 12

Trübe Aussichten

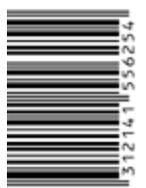
Ein Ende der Schifffahrtskrise ist nach Ansicht von Experten auch 2015 nicht in Sicht. S. 14

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

das Dilemma um die Fahrrinnenanpassung der Elbe geht weiter. Während wir ein halbes Jahr weiter auf ein Urteil aus Leipzig warten müssen, hat sich doch nun in den Reaktionen auf den Entscheid gezeigt, worum es den Umweltverbänden in Wirklichkeit geht. Nicht um den Schutz der Umwelt sondern um Macht.

Man sei weiter gesprächsbereit, heißt es gleich zu Anfang. Man fragt sich: Worüber? Das Verfahren ist nach zwölf Jahren kurz vor dem Abschluss. Und dann kommt wieder diese krude Forderung, der bereits die Leipziger Richter jegliche Rechtsgrundlage abgesprochen hatten: Die drei Nordhäfen sollten zusammenarbeiten. Es sei unverantwortlich, die Elbe zu vertiefen, solange am JadeWeserPort Kurzarbeit herrsche!

Nicht ökologische, sondern ökonomische Gründe werden plötzlich gegen die Fahrrinnenanpassung angeführt. Die Umweltverbände haben ihr wahres Gesicht gezeigt.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
HCS Sommerfest	3
Urteil Fahrrinnenanpassung	4
BVL-Kongress Vorschau	6
LNG der Hit auf der SMM	8
1. Hafengipfel in Hamburg	10
Positive HPA-Bilanz	12



Wirtschaft	Seite
Schiffahrtskrise geht weiter	14
Passende Software von SysIng	16



Recht & Geld	Seite
Gesetz gegen säumige Zahler	18



Essen	Seite
Ristorante „La bruschetta“	20



DVD	Seite
Edge of Tomorrow	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum	22
------------------	----

Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Beim HCS-Sommerfest saß einer auf dem Trockenen

Der Neuhöfer Kanal ist 20 Stunden am Tag bei Niedrigwasser nicht befahrbar



Fotos: SLH

Liegt auf dem Grund: Der Großleichter der Walter Lauk Ewerföhreerei trägt bis zu 108 TEU

Die HCS Hamburger Container Service GmbH hat sich an eine alte Tradition erinnert und erstmals seit langer Zeit wieder ein Sommerfest auf ihrem Betriebsgelände in der Neuhöfer Brückenstraße veranstaltet. Rund 150 Gäste und ein Großteil der 60 Mitarbeiter kamen, um es sich bei reichlich Grillgut und Faßbrause gut gehen zu lassen. Nur einer saß auf dem Trockenen: Ein Großleichter der Walter Lauk Ewerföhreerei lag im Neuhöfer Kanal auf Grund. Was wiederum nichts Besonderes ist, denn das passiert hier zweimal am Tag. Die Zufahrt ist verschlickt - und jeder sollte es sehen.

„Uns kostet das eine Menge Geld“, sagte Sebastian Poser, Vertriebsleiter bei Walter Lauk. Zwischen der Tide blieben jeweils nur zwei Stunden Zeit, um die größte Barge des Hamburger Hafens hinein oder heraus zu schleppen. Während sie auf Grund liegt, könne sie zwar ent- und beladen werden, doch anschließend nicht an anderer Stelle eingesetzt werden.

HCS-Geschäftsführer Dr. Roland Karnbach hat die Sache bereits bei der HPA angesprochen. Dort habe man sich durchaus gewillt gezeigt, das ursprünglich Plan festgestellte Niveau mit einer Wassertiefe von ca. 1,20 Meter bei Niedrigwasser bis an die Kaikante wieder herzustellen. An der

Kanal-Einfahrt hat ADM Ölmühle mit seinen vier Binnenschiffanlegern noch kein Problem. „Trotz der widrigen Umstände haben wir 2014 bereits 14.400 TEU über die Kaikante umgeschlagen“, betonte Karnbach. Aber man könnte bei einer ständigen Erreichbarkeit noch mehr Verkehr von der Straße holen. Auf dem Gelände sei für bis zu 13.000 TEU Platz.

Die HPA erklärte hierzu, dass man an einer Lösung intensiv arbeite. Bereits Ende dieses Monats soll das erste, etwa 400 Meter lange Teilstück gebaggert werden. Die restlichen 300 Meter sollen nach Abstimmung mit der Umweltbehörde im kommenden Jahr folgen.

Text: Matthias Soyka



HCS-Chef Dr. Roland Karnbach

Die Hängepartie geht weiter

Generaldirektion bremst Durchhalteparolen aus Hamburg



Foto: HfM / Hasenpusch

Mit der tieferen und breiteren Elbe verlängert sich die Zeit, in der große Schiffe ein- und auslaufen können

Die gute Nachricht zuerst: Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hält die Fahrrinnenanpassung der Elbe für grundsätzlich genehmigungsfähig. Trotz einiger Planungsmängel sei das Großprojekt weder durch einen einzelnen noch alle Kritikpunkte nach deren Behebung gefährdet. Jedoch müsse die Auslegung der EU-Wasserrahmenrichtlinie beim ähnlich gelagerten Verfahren zur Weservertiefung durch den EuGH abgewartet werden. Im Kern geht es um die Gewässerklasseneinteilung der Flüsse. Fraglich ist, ob eine Verschlechterung der Wasserqualität innerhalb einer Gewässerklasse zulässig ist oder nicht.

So unterschiedlich wie die Ansichten zur Fahrrinnenanpassung selbst sind, so unterschiedlich waren die Reaktionen. Beide Seiten sahen sich im Grundsatz bestätigt, wenngleich in Hamburg die Enttäuschung überwog. Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) sagte: „Das Schicksal vieler Millionen Bürgerinnen und Bürger Europas wird von der Auslegung der Wasserrahmenrichtlinie durch den EuGH abhängen.“ Wirtschaftsminister Frank Horch (parteilos) ergänzte: „Der Hamburger Hafen hat eine herausragende Bedeutung für die Wirtschaft nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Mittel- und Osteuropa. Das Gericht hat klar gesagt, dass die Fahrrinnenanpassung wirtschaftlich geboten ist. Wir sind weiterhin zuversichtlich, dass das Gericht in unserem Sinne

entscheidet.“ Dem gegenüber erklärten die Umweltverbände, dass das Leipziger Gericht viele ihrer Kritikpunkte „bestätigt“ habe. Man sei weiterhin gesprächsbereit. Eine Kooperation der drei norddeutschen Häfen sei „ökologisch und volkswirtschaftlich“ die beste Lösung. Es sei „unverantwortbar, die Elbe und deren einzigartige Natur für wenige Großcontainerschiffe weiter zu zerstören, während am JadeWeserPort in Wilhelmshaven Kurzarbeit herrsche“.

Deutlicher wurden die Wirtschaftsverbände. Der Verein Hamburger Spediteure (VHSp) reagierte mit Unverständnis. Dessen Vorsitzender Johan P. Schryver sagte: „Es ist mehr als enttäuschend, dass nach über zwölf Jahren, nachdem Hamburg beim Bund den Antrag

für die Fahrrinnenanpassung der Elbe gestellt hat, immer noch keine Planungssicherheit vorliegt. Es ist ein Beispiel unserer bürokratischen Hürden in Deutschland, die der Umsetzung notwendiger Infrastrukturprojekte im Wege stehen“, so Schryver weiter. Der Verweis an den Europäischen Gerichtshof kann nach Auffassung der Hamburger Spediteure fatale Folgen für die nationale und internationale Funktion des Hamburger Hafens als Umschlagsknotenpunkt mit sich führen. Schryver weiter „Planungsunterlagen mit einem Umfang von rund 2.600 Seiten reichten nicht aus, um auf Bundesebene ein Urteil zu fällen. Dieses Projekt macht deutlich, dass es grundsätzlicher Veränderungen bedarf. Dazu gehört auch eine Neuregelung des

Verbandsklagerechts. Dieses darf nicht als pauschale Verhinderung von geplanten Infrastrukturvorhaben missbraucht werden.“

Ähnlich sah das Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg. Der Verweis an den EuGH sei „ein deutlicher Beleg dafür, dass das Planungsrecht auch auf europäischer Ebene zu komplex und handwerklich unsauber ausgestaltet ist. Der zeitnahe Ausbau auch europäisch wichtiger Infrastrukturvorhaben leidet darunter.“

Ein wenig Positives konnte der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Hans-Heinrich Witte, dem Entscheid aus Leipzig abgewinnen. Der Zeitverzug, der durch das Warten auf die Luxemburger Entscheidung entstehe, sei überschaubar. Das Leipziger Gericht

werde in den nächsten drei Wochen die Kritikpunkte an den übrigen Verfahrenspunkten nach Kiel zur Nachbesserung übersenden. Bis zum Frühjahr werde sein Amt die Zeit für die Nachbesserungen nutzen. Ein sofortiger Baubeginn wäre in dieser Zeit also ebenso unmöglich gewesen. Zudem müsse das Projekt noch europäisch ausgeschrieben werden, was mindestens ein halbes Jahr dauere. Baubeginn könne also frühestens in einem Jahr sein.

Witte widersprach auch der ein oder anderen Hamburger Durchhalteparole, etwa dass der Haupteffekt der Fahrrinnenanpassung bereits ein halbes Jahr nach Beginn der Arbeiten eingetreten sei, wenn bis dahin die obere Hälfte der Flussspitzen am Grund abgetragen sei. Ein derartiges Vor-

gehen werde es auf Bundesseite nicht geben. Die Gesamtbauzeit belaufe sich auf 21 Monate. Allerdings seien Teilgewerke an bestimmte Jahreszeiten gebunden. In der übrigen Zeit dürfe u.a. aus Naturschutz- oder Artenschutzgründen nicht gearbeitet werden. Es sei also gut möglich, dass die Gesamtbauzeit (inklusive der Unterbrechungen) durchaus länger als 21 Monate sein könnte.

Alles in allem könne man stolz auf den Entscheid aus Leipzig sein. Aufgrund der Komplexität des Verfahrens und der neuen Gesetzeslage hätten seine Beamten nicht wissen können, wie man den Planfeststellungsbeschluss hätte formulieren sollen, damit er vor Gericht bestand gehabt hätte. Dazu gebe es bislang weder Vorlage noch Urteile.

Text: Matthias Soyka

Ihr Spezialist für Fort- und Weiterbildung

AHV 
Wissen bewegt.

✓ Geprüfter Betriebswirt

18-monatige Fortbildung für Fachwirte und -kaufleute ab 28. Oktober

✓ Geprüfter Fachwirt für Güterverkehr und Logistik

18-monatige Ausbildung für angehende Führungskräfte ab 30. Oktober

✓ Geprüfter Zolldeklarant

Viermonatiger Kurs für Nachwuchskräfte mit Zollgrundkenntnissen ab 30. Oktober

Seit über 25 Jahren ist die Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV) als ein Gemeinschaftsunternehmen des Verein Hamburger Spediteure und der Stiftung Grone-Schule in der Weiterbildung in der Verkehrs- und Außenwirtschaft und der Logistik erfolgreich.



www.ahv.de



Komplexität, Kosten, Kooperation

Der 31. Deutsche Logistik-Kongress widmet sich aktuellen Problemen der Branche



Fotos: BVL

Trotz der happigen Teilnehmergebühren von 1.790 Euro ist die dreitägige Veranstaltung immer gut besucht

Der Deutsche Logistik-Kongress empfängt zum 31. Mal in Berlin Gäste aus aller Welt. Zwischen dem 22. und 24. Oktober werden im „Hotel InterContinental“ wieder über 3.000 Teilnehmer und 200 Aussteller erwartet. Dabei werden 15 internationale Referenten aus insgesamt acht Staaten vortragen – tätig in Europa, aber auch in China oder den USA. Der Kongress steht unter dem Leitgedanken „Komplexität, Kosten, Kooperation“, der auch Jahresthema der Bundesvereinigung Logistik (BVL) ist.

Die zunehmende Komplexität ist der rote Faden, der sich durch die Inhalte des diesjährigen Kongresses zieht. In der Logistik haben die Unternehmen erfolgreich damit begonnen, mit der wachsenden Komplexität umzugehen. Obwohl die Leistungen und Prozesse der Logistik immer vielfältiger werden und die Ansprüche der Kunden steigen, hat der Wirtschaftsbereich durch den Einsatz von moderner Informationstechnologie und anderen Innovationsschritten solide und erfolgreiche Managementprozesse für die Komplexitätsreduktion etabliert.

Nach internen Prozessen stehen im nächsten Schritt die Kooperationsprozesse mit den Partnern der Unternehmen auf der Agenda. Standardisierung, Kooperation

auf gemeinsamen Plattformen, die Einführung von neuen Managementsystemen und der consequente Aufbau von Mitarbeiterkompetenzen und Wissensmanagement

prägen die Weiterentwicklung in Logistik und Supply Chain Management. Durch ihren Wertschöpfungsbeitrag im Unternehmen wird die Logistik ein zentrales Manage-



Die Lekkerland Deutschland GmbH gewann 2013 den Logistik-Preis

mentthema. Logistik- und Supply Chain-Manager erhalten eine neue Rolle als Komplexitätsmanager und Prozessoptimierer. Sie agieren in Zusammenarbeit mit den anderen Abteilungen – und immer mehr auch mit den Partnern außerhalb des eigenen Unternehmens. Deshalb wird die Kenntnis moderner Managementmethoden immer wichtiger.

In einer Podiumsdiskussion am ersten Tag erörtern Joachim Limberg (ThyssenKrupp), Frank Sportolari (UPS Deutschland), Peter Heep (Nanu Nana) und Dr. Karl-Rudolf Rupprecht (Lufthansa Cargo AG) das Kongressthema. Wie kann die Wirtschaft der zunehmenden Komplexität und den steigenden Kosten begegnen, wie viel Transparenz und wie viel Kooperation sind machbar und sinnvoll? Roland Tichy leitet die Diskussion,

in der die Einschätzungen aus Industrie, Handel und Logistikdienstleistung aufeinandertreffen. Tichy ist Chefredakteur der WirtschaftsWoche und Vorstandsvorsitzender der Ludwig-Erhard-Stiftung.

14 Vorträge von namhaften Wirtschaftsvertretern

Die Bandbreite der 14 Hauptvorträge ist in diesem Jahr weit gespannt. Es sprechen die Vorstandsvorsitzenden großer Unternehmen wie Dr. Frank Appel (Deutsche Post), Ronald DeFeo (Terex), Tex Gunning (TNT) oder Jürgen Fitschen (Deutsche Bank). Weitere Redner aus der Wirtschaft sind Jean-Jacques van Oosten (Rewe Group), John Gerosa (Google) und Roy Peticucci (Amazon). Peter Bakker setzt als President und CEO des World Business Council for Sus-

tainable Development das Thema Nachhaltigkeit auf die Tagesordnung. Das Image der Logistik ist Gegenstand des Vortrags von Prof. Wolfgang Kenntemich, Juryvorsitzender des Medienpreises Logistik. Die Politik ist mit Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, ebenso vertreten sowie mit Christian Lindner, dem Bundesvorsitzenden der FDP.

Vier Preise werden in diesem Jahr beim Deutschen Logistik-Kongress verliehen. Herausragend ist dabei am Gala-Abend der Deutsche Logistik-Preis, der für besonders innovative Konzepte verliehen wird. Gastredner zum Abschluss des Kongresses ist Felix Magath. Sein Vortrag: „Motivation, Teamwork und Führungsqualitäten im Spitzenfußball“.

Text: Matthias Soyka



BUREAU VERITAS S.A.

Zweigniederlassung Hamburg
Marine Department

Veritaskai 1, 21079 Hamburg
Tel.: +49 40 23625-0
Fax: +49 40 23625-620
E-Mail: ger_ns@de.bureauveritas.com

Visit us on: www.bureauveritas.de
www.veristar.com



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence

Marine | Industry | Inspection & In-Service Verification | Health, Safety & Environment | Construction
Certification | Consumer Products Services | Government Services & International Trade



Fotos: SLH

Feines Händchen: Henning Kuhlmann präsentiert ein Modell des „LNG Hybrid Power Pac“

LNG-Power aus Containern

Becker Marine Systems präsentiert auf der SMM neue Alternative zu Landstrom

Die Schiffbaumesse SMM spülte wieder eine Flut von Neuerungen in den maritimen Markt. Top-Thema waren alternative Antriebe – vor allem LNG. Und hier ließ die Hamburger Becker Marine Systems GmbH aufhorchen. Einerseits wird sie in den nächsten Tagen die erste LNG-Barge in Deutschlands größten Hafen in Betrieb nehmen, andererseits präsentierte das Unternehmen mit dem „LNG Hybrid Power Pac“ eine mobile Stromversorgung in Containern.

Der Prototyp sei gerade in der Entwicklung und in den nächsten Monaten fertig, erklärte Geschäftsführer Henning Kuhlmann. Im Kern besteht er aus einem 40-Fuß-Container, in dem ein 1,5 MW-Generator untergebracht ist, und aus einem darüber befindlichen 20-Fuß-Container mit einem LNG-Tank. Die Einheit könne auf jedes Containerschiff problemlos



Dirk Lehmann und Henning Kuhlmann mit der LNG-Barge

gehoben und an Deck per Kabel in das Bordstromnetz eingespeist werden. Bei extrem großen Containerschiffen ließen sich auch mehrere Power Pacs hintereinander schalten. Es gebe bereits Interesse von Seiten zweier großer Reedereien, die knapp 1 Million Euro teure Neuentwicklung einzusetzen. Sie sei wesentlich günstiger und wirkungsvoller als Landstrom, versicher-

te Kuhlmann, da sie mobil sei und nur im Bedarfsfall aktiviert werden müsste.

Noch in diesem Monat wird die LNG Barge ihre Arbeit aufnehmen. Nach der Überführung aus der Slowakei soll sie erstmals Mitte Oktober ein AIDA-Kreuzfahrtschiff mit Strom versorgen. Die 15 Millionen Euro teure Barge ist 76 Meter lang und 11,80 Meter breit bei einem Tiefgang von lediglich 1,80 Metern. An Bord befinden sich mehrere Generatoren mit insgesamt 7,5 MW Leistung und zwei 40-Fuß-Gas-Containern, in denen sich von Shell Gas Nor geliefertes LNG befindet. Ein Schlepper der Walter Lauk Ewerführung GmbH wird die Barge im Bedarfsfall zu dem Kreuzfahrtterminal in der HafenCity schleppen, wo sie mit dem Kreuzfahrtschiff verkabelt wird. Mit nur 60 dB in zehn Metern Entfernung gelten die Generatoren dabei als extrem leise. Zudem entstehen bei der Verbrennung von LNG keinerlei Feinstaub- oder Schwefelemissionen, auch der NO_x- und CO₂-Ausstoß sinken deutlich.

Wird die Barge an den Terminals nicht benötigt, wird sie zu zwei Großbetrieben geschleppt und leitet ihre Energie dort ins Stromnetz. Zudem wird die Abwärme ins Fernwärmenetz eingespeist. Die Barge will

Becker Marine Systems selbst betreiben und weitere Modelle bauen. Interesse gebe es unter anderem aus Rostock, Venedig, Tallin und Kopenhagen. Firmengründer Dirk Lehmann schätzt, dass sein Unternehmen in fünf Jahren 15 Barges betreiben wird.

Bureau Veritas stellt Bunker-Leitfaden vor

Die Barge wurde vom Bureau Veritas (BV) zertifiziert. Senior Vice President Philippe Donche-Gay, der auch Direktor der Marine-Abteilung ist, sieht in LNG eine Technik der Zukunft. 2016 werde eine LNG-Bunker-Barge in Zeebrügge zum Einsatz kommen, die BV klassifizieren wird. Sie wird in Korea im Auftrag von der Reederei NYK sowie den Firmen Mitsubishi und GDF-SUEZ gebaut.

Zum Bebunkern der LNG-Tanker habe BV jüngst einen Leitfaden erarbeitet, von dem die Klassifizierungsgesellschaft hofft, dass er von allen Häfen übernommen wird, um einen möglichst einheitlichen Ablauf zu etablieren.

Mevis Düse ein Verkaufsschlager

Becker Marine Systems profitiert derweil von der allgemeinen Einsparwel-



BV-Chefs: Hans Gätjens (l.) und Philippe Donche-Gay

le in der internationalen Schifffahrt. So habe sich laut Lehmann die Mewis Düse, die die Wasserströmung am Propeller beeinflusst und Verwirbelungen unterdrückt, bereits über 500-mal verkauft. Allen durch sie könne bis zu sechs Prozent Energie eingespart werden. Ebenso sind die großen, zweigeteilten Ruderblätter Verkaufsschlager. Durch sie sind auch größte Schiffe besser manövrierbar und nochmals bis zu drei Prozent einsparbar. Neuster Gag: Die Rudersysteme sind dank speziell entwickelter Kunststofflager komplett fettfrei. Dadurch gelangen an dieser Stelle keine Schmieröle mehr in die See. Dies werde laut

Lehmann vor allem in den USA und Australien nachgefragt.

Dem entsprechend stieg der Ordereingang im vergangenen Jahr rund um 20 Prozent, der Umsatz sogar um über 25 Prozent auf fast 120 Millionen Euro. Die Mitarbeiterzahl kletterte auf 230, davon 130 in Hamburg und 15 in Rostock. Gerade wurde zudem eine Dependence in Houston eröffnet und eine größere Hauptverwaltung in der Hansestadt bezogen. In Planung ist zudem der Bau einer LNG-betriebenen Pkw-Fähre, die das Unternehmen zwischen Stade und Wedel betreiben will.

Text: Matthias Soyka

Bahnvorstand kündigt Ausbauten an

Viel maritime Prominenz beim 1. Hafengipfel der Friedrich-Naumann-Stiftung



Die Redner des Hafengipfels: Volker Kefer (4.v.l.), Carlos Jahn (M.), Frank Horch (3.v.l.), Thomas-Sönke Kluth (l.)

Rund um die norddeutschen Seehäfen, allen voran dem Hamburger Hafen, wird ein signifikantes Verkehrswachstum in den nächsten 15 Jahren erwartet. Die Bahn wird dem mit massiven Ausbauten begegnen. Dies kündigte Volker Kefer, Vorstand Infrastruktur und Dienstleistungen, der Deutschen Bahn, beim ersten Hafengipfel der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit im Hamburger Hafen-Klub an, der von Wirtschaftssenator Frank Horch eröffnete wurde. Dabei stehe vor allem die lang ersehnte Y-Trasse kurz vor der Planfeststellung, betonte Kefer. Welche der diversen Varianten und Alternativen den Vorzug erhalten wird, werde sich im kommenden Jahr klären.

Kefer rechnete vor, dass der Güterverkehr auf Schienen bis 2030 um über 40 Prozent zunehmen und Norddeutschland ohne Infrastrukturinvestitionen im Verkehr versinken werde. Das Wachstum des Containerumschlags werde 2030 auf 18 Millionen TEU pro Jahr prognostiziert. Schon jetzt fahren rund 260 Züge und 9.700 Lkws am Tag aus Hamburg, wobei die Schiene eine deutlich bessere CO₂-Bilanz aufweise.

Die Deutsche Bahn arbeite prioritär an fünf Aus- und Neubaumaßnahmen im Norden: Die Modernisierung Maschen und der Ausbau Stelle-Lüneburg sollen noch 2014 abgeschlossen werden. Teil I des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr werde noch in die-

sem Jahr beendet. Dabei wurden Überholgleise verlängert, zusätzliche Weichen in Bahnhöfen und Blockverdichtungen gebaut. Das Ergebnis werden über 250 zusätzliche Güterzugverkehre täglich sein. 2015 bis 2019 sei eine Fortsetzung geplant. Der Maßnahmenkatalog werde in Abstimmung mit dem zuständigen Ministerium erarbeitet. Um eine zusätzliche Nord-Süd-Achse zu schaffen, soll ein zweigleisiger Ausbau von Uelzen bis Stendal erfolgen. Dieser Ausbau ist laut Kefer Bestandteil der TEN-Korridor-Planungen Scandnavien-Mediterranean und verbessert die Hafenhinterlandanbindung. Die Fehmarnbeltquerung sei zudem eines der komplexesten Pro-

jekte und erfordere eine 55 Kilometer lange Neubaustrecke, um weitere Kapazitäten im Güterverkehr zu schaffen und die Reisezeit zu verkürzen.

Meist wird MGO in SECA-Gebieten eingesetzt werden

2015 tritt eine weitere Schwefelreduktion in den SECA-Gebieten in Kraft. Prof. Dr.-Ing Carlos Jahn, Leiter des Instituts für Maritime Logistik, an der TUHH und Leiter des Fraunhofer CML, ging in seinem Vortrag auf alternative Kraftstoffe in der Schifffahrt ein. Eine Umfrage habe ergeben, dass 48 Prozent der Reeder auf das saubere Marine Gas Oil (MGO)

umsteigen. Der Treibstoff ist 50 Prozent teurer als Schweröl, erfordert jedoch keine Umrüstung der Schiffe und kann parallel zu Schweröl eingesetzt werden, wenn das Schiff nicht in SECA-Gebieten fährt. Liquid Natural Gas wird nur von 22 Prozent der Reeder favorisiert. LNG ist zwar günstiger als Marinediesel, erfordert jedoch umfangreiche Umbauten mit hohen Investitionskosten, die sich für die bestehende Flotte in der Regel nicht mehr rentieren. Auch sei eine flächendeckende Versorgungsinfrastruktur noch nicht vorhanden.

Günstigster Treibstoff bleibe Schweröl, das zukünftig noch mit Hilfe von Abgaswäschern, den sogenannten Scrubbern, genutzt werden kann. Nur 17 Prozent der befragten Reeder planen laut Jahn diese Umrüstung, die mit ebenfalls hohen Investitionskosten verbunden ist. Hinzu kommt, dass diese Technik bisher wenig erprobt ist. Mit Blick auf 2030 werde prognostiziert, dass global 48 Prozent der Schiffe weiterhin mit Schweröl fahren werden. 18 Prozent werden MGO nutzen, 22 Prozent werden mit Scrubbern fahren und zwölf Prozent mit LNG. Die Forschung arbeite jedoch auch intensiv an alternativen Antriebskonzepten, wie z.B. Windkraft.

Wir brauchen einfachere Planungsverfahren

Dr. Thomas-Sönke Kluth, wirtschaftspolitischer Sprecher der FDP-Bürgerschaftsfraktion, identifizierte komplexe Planungsprozesse, denen Großprojekte unterlägen. Verzögerungen in Planungsverfahren würden gerne auf die europäische Ebene abgewälzt. Tatsächlich handele es sich aber um ein deutsches Problem, denn das nationale Planungsrecht müsste

dringend reformiert werden.

Kluth schlug folgende Reformen vor:

1. Planfeststellungsverfahren reformieren und öffnen: Bislang werde die Öffentlichkeit erst beteiligt, wenn der von Verwaltungen unter Ausschluss von Parlamenten und Öffentlichkeit vorbereitete Plan fertig ist. Die Anhörung ermögliche nur, dass Betroffene Einwände erheben können. Fürsprecher würden dagegen nicht gehört. Die Lösung laute: Frühzeitige öffentliche Vorerörterungen, bevor ein Verwaltungsplan komplett erstellt ist. Nur durch Integration lasse sich Akzeptanz für ein Projekt gewinnen.

2. Planverfahren und Hamburger Volksgesetzgebung verknüpfen: Die Hamburger Volksgesetzgebung ermögliche politische Teilhabe. Dennoch müsse erörtert werden, inwiefern es sinnvoll sei, die Zulässigkeit von Bürgerbegehren und Volksentscheiden auf einen bestimmten zeitlichen Korridor im Rahmen der öffentlichen Planung zu beschränken, um Kosten zu sparen und Rechtssicherheit zu schaffen.

3. Verbandsklagerecht überdenken: Umwelt- und Artenschutz seien wichtig, aber sie müssen im richtigen Verhältnis stehen. Das Verbandsklagerecht verschaffe den Umweltverbänden mehr Rechte als den Bürgern oder Unternehmen. Die Rechtslage führe dazu, dass Umweltaspekten höhere Priorität als dem Gemeinwohl eingeräumt werde. Hier liege eine eindeutige Schieflage vor, denn das Abwägungsgebot komme nicht zum Tragen. Das Verbandsklagerecht in seiner jetzigen Form gehöre also dringend auf den Prüfstand.

4. Netzinfrastrukturausbau koordinieren und verknüpfen: Es mangle an einer übergreifenden Steuerung des Netzausbaus. So könnten viele Gelder gespart werden, wenn ein

„Adhäsionsverfahren“ eingeführt würde, das vorsehe, bei jedem Straßenbau Energie- und Breitbandnetze etc. mit zu verlegen. Es bedürfe also eines Netzausbau-Koordinierungsgesetzes. Die europäischen Weichen dafür seien gestellt. Nun sei die Umsetzung erforderlich.

Binnenschiffpotenziale am einfachsten abrufbar

Im zweiten Teil des Hafengipfels diskutierten hochrangige Vertreter der Hafenwirtschaft vor den rund 80 Gästen. Heinrich Ahlers, Vorsitzender der Geschäftsführung von Buss Port Logistics, berichtete, dass die Ukraine-Krise mittlerweile die Ostseehäfen massiv treffe. Zudem brach er eine Lanze für die Binnenwasserstraßen. Sie seien der einzige Verkehrsträger, der ohne große Ausbauten schnell erhebliches Steigerungspotenzial biete. Timm Ulrich Niebergall, General Manager Region Central von Unifeder Germany, kritisierte die Defizite am Nord-Ostsee-Kanal. Allein sein Unternehmen habe im vergangenen Jahr durch Wartezeiten am NOK weit über 10 Millionen Euro verloren. Dr. Bernd-R. Pahnke, Hafenbeauftragter Nord von DB Schenker Rail AG, erläuterte noch einmal die Probleme, die es zur Jahresmitte am Hamburger Burchardkai gab, als der gesamte Nord-Süd-Zugverkehr zum Erliegen gekommen war. Es habe massive Kommunikationsprobleme gegeben, und an den Folgen wie dem Vertrauensverlust der Kundschaft werde die Bahn wohl noch Monate zu arbeiten haben. Willem van der Schalk, CEO von a.hartrodt und Vorstand im Verein Hamburger Spediteure, betonte, dass man bereits erste Erfolge im Abarbeiten der von dem VHSP aufgestellten Mängelliste erzielt habe, um künftig ähnliche Ausfälle zu vermeiden.

Text: Jennyfer Dutschke

Die HPA senkt erneut ihr Minus

HHLA-Milliarde ist allerdings spätestens im kommenden Jahr aufgebraucht

Tino Klemm ist um seinen Job wirklich nicht zu beneiden. Der HPA-Finanzchef wird regelmäßig von selbst ernannten „Hausaltsexperten“ aus der Politik und Kunden aus der Hafenvirtschaft kritisiert. Die einen mosern über das permanente Defizit der Hafenverwaltung, die anderen über steigende Abgaben. Dabei hat die HPA abermals ihr Minus im vergangenen Jahr gesenkt. 64 Millionen Euro waren es noch, 24 Millionen weniger als 2012.

Jedoch lässt Klemm keinen Zweifel, dass die HPA immer ein Zuschussbetrieb bleiben werde, schließlich habe sie eine Reihe von öffentlichen Aufgaben wie etwa den Hochwasserschutz wahrzunehmen, denen keine Einnahmen entgegen stünden. Finanziert wurde die HPA 2013 durch Zuschüsse von 124 Millionen Euro für Investitionen und von 47 Millionen Euro für den Betrieb sowie von 17 Millionen Euro für hafenfremde Leistungen wie etwa die Unterhaltung der Insel Neuwerk. Ein Teil der Gelder stammt aus dem Milliardenlös, den die Stadt durch den Börsengang eines Teils der HHLA Ende 2007 erzielt hatte. Die letzte Tranche sei allerdings bereits an die HPA überwiesen, so Klemm, und werde spätestens im kommenden Jahr aufgebraucht sein.

Dennoch hat die HHLA-Milliarde dazu geführt, dass die HPA in das laufende Geschäftsjahr ohne Ver-



Die neue Rethelklappbrücke soll in einem Jahr fertig sein

lustvortrag kam. Die HPA selbst erzielte 2013 einen Umsatz von 169,4 Millionen Euro. Diese setzten sich aus Mieten in Höhe von 86 Millionen Euro (davon 63 Millionen für Flächen, 17 Millionen für Kai-mauern, 6 Millionen Sonstige), aus dem Hafensbetrieb in Höhe von 67,7 Millionen Euro (davon 48,4 Millionen Euro Hafengeld, 19,1 Millionen Euro Hafensbahntgelt) und aus kleineren Posten in Höhe von 12,2 Millionen Euro zusammen.

Hafenbehörde profitiert vom Umschlaganstieg mit

Insgesamt profitierte die HPA davon, dass in Hamburg seit der Krise 2009 wieder 32 Prozent mehr Container umgeschlagen wurden und die Hafenbahn von einem Rekord zum nächsten eilt.

Die HPA hat seitdem einen durchschnittlichen Roherlöszuwachs von jährlich 5,5 Prozent

erzielt. Dieser dürfte in den kommenden Jahren noch deutlich steigen, denn die Stadt Hamburg hat die bislang in ihrem Eigentum befindliche Fläche des Container Terminals Altenwerder (CTA) an die HPA überschrieben. Die 7 Millionen Euro jährliche Miete gehen künftig direkt an die HPA.

Anlagevermögen erhöhte sich um fast zehn Prozent

Zudem hat sich durch die Umschreibung das Anlagevermögen der Hafenverwaltung und somit auch das Eigenkapital (55,4 Prozent, +9,3 Prozent) um 170 Millionen Euro erhöht. Dem stehen Verbindlichkeiten in Höhe von 260 Millionen Euro gegenüber. Gut möglich, dass diese steigen, weil einige Vorhaben von der Stadt noch nicht voll finanziert sind.

Insgesamt hat die HPA in 2013

im Hafen 48 Millionen Euro in den weiteren Ausbau der Hafenhafenbahn, 43,9 Millionen Euro in Flächen und Kaimauern, 34 Millionen Euro in den Straßenbau sowie 11,1 Millionen Euro in den Hochwasserschutz gesteckt. Dabei stehe der Neubau der Retheklappbrücke unmittelbar vor dem Abschluss. Spätestens im Herbst 2015 sei sie voll einsetzbar, sagte Klemm.

Neubau der Kattwykbrücke ein Investitionsschwerpunkt

Ein großer Haushaltspunkt der nächsten Jahre werde der Neubau der Kattwykbrücke sein. Hinzu komme der Neubau des dritten Kreuzfahrtterminals. Geplant sei zudem eine südliche Hafenzufahrt zum CTA. Andere Maßnahmen wie der Bau einer

zweiten Zufahrt zum Burchardkai seien bereits im vollen Gang. Zudem werden derzeit zwei Barkassen gebaut, die auch als Eisbrecher eingesetzt werden können. Inwieweit die Planungen für eine Bewerbung Hamburgs für die Olympischen Spiele die Arbeit der HPA beeinträchtigen werden, vermochte Klemm noch nicht zu sagen. „Olympia ist eine historische Chance für die Stadt“, sagte er. Allerdings sei der Zeitplan mit einer Realisierung bis 2024 „super engagiert“. Zunächst müsse man abwarten, ob Hamburg im Herbst das nationale Rennen gegen Berlin gewinnen werde. Danach werde man in die Planungen einsteigen, wenn feststeht, wie viele Flächen am Kleinen Grasbrook benötigt werden und welche Hafenebetriebe verlagert wer-

den müssen. Eine Entscheidung des internationalen Olympischen Komitees fällt erst 2017.

Text: Matthias Soyka



Tino Klemm,
Finanzchef HPA

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



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



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

Ellerholzdamm 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

Die Krise geht weiter

Schifffahrtsexperten sehen auch für nächstes Jahr keine Besserung



Foto: SLH

HANSA TREUHAND-Chef Hermann Ebel (l.), UVHH-Präsident Gunther Bonz und Burkhard Lemper (ISL)

Die Krise in der internationalen Schifffahrt hält seit Ende 2008 fast unvermindert an. Und das wird auch im nächsten Jahr so bleiben. Zu diesem Schluss kamen die Experten beim 12. HANSA TREUHAND Schifffahrts-Symposium. Prof. Burkhard Lemper vom Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) berichtete, dass die Zahl der Auflieger im Containerbereich, die im Sommer bei insgesamt 200.000 TEU Tragfähigkeit lag, im Winter auf rund 700.000 TEU ansteigen werde. Und so lange es auch nur einen Auflieger gebe, würden die Charraten nicht wieder steigen.

Damit wären rund 2,5 Prozent der Weltflotte nicht in Fahrt. Die Gründe sah Lemper in falschen Erwartungen und verfrühtem Handeln der Reeder. So sei der weltweite Warenumschlag seit 2008 um 17 Prozent weniger gewachsen als angenommen. Statt prognostizierter neun bis zehn Prozent jährlichen Zuwachses habe der durchschnittliche Anstieg nur bei rund sechs Prozent gelegen. Auch in den nächsten Jahren werde die Weltwirtschaft – unter anderem auch wegen der Ukraine-Krise – nicht mehr so wachsen, wie erhofft: Maximal vier Prozent pro Jahr. Gleichzeitig sei die Flotte jährlich um fünf bis sechs Prozent gewachsen. Die Reeder hätten mit Slow Steaming (ohne das der Auf-

liegeranteil bei über neun Prozent liegen würde) und Verschrottungen bislang versucht, dem Abwärtstrend entgegenzuwirken. Immerhin sei das Durchschnittsalter der abgewrackten Schiffe von rund 30 auf 22 Jahre gesunken.

Zahl der Containerfrachter nimmt leicht ab

So habe die Zahl der Containerschiffe auf insgesamt 5.072 abgenommen. Jedoch sei die Kapazität in Summe gestiegen. Derzeit würden vor allem Schiffe über 9.000 TEU Stellfläche geordert, auch wenn die Auftragseingänge aufgrund gestiegener Neubaupreise leicht rückläufig seien. Die größten Probleme hätten derzeit die klei-

nen Schiffe mit Ladegeschirr. Über die Hälfte aller aufliegenden Schiffe stamme aus dem Segment über 750 TEU. Bis 2.000 TEU hätten die Schiffe es auch am schwersten, Energie-effizient zu fahren. Dennoch seien im unteren Segment die Aussichten besser als bei größeren Schiffen, weil hier einige Einheiten abgewrackt worden und Neubauten kaum in Sicht seien, während es bei mittleren und großen Schiffen Überkapazitäten gebe. Gut möglich, dass nach 2020 Schiffe mit über 22.000 TEU gebaut werden. Diese wären dann 430 Meter lang und rund 60 Meter breit.

Die Containerisierung des Warenverkehrs wird ungebrochen weiter gehen. Davon ist der Präsident des Unternehmensverbands

Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, überzeugt. Das zeige sich allein am Beispiel der Bananen, die nun auch in Kühlcontainern transportiert würden. Dies sei erheblich günstiger als wie früher in eigens dafür gebauten Bananenfrachtern, weil diese ihre Rückreise meist leer antreten mussten.

Für die großen deutschen Häfen bedeute dies, dass das Wachstum weiter gehen werde. Allerdings unter bestimmten Bedingungen. Gerade beim Kontenpunkt Hamburg sei es eminent wichtig, dass die Infrastruktur nicht nur erhalten, sondern ausgebaut werde. „Wir haben die Verkehrsinfrastruktur in den letzten 30 Jahren auf Verschleiß gefahren“, sagte Bonz. Dies räche sich nun. Seit 1982 sei der Verkehrshaushalt des Bundes um 50 Prozent reduziert worden, gleich-

zeitig sei daraus noch der Aufbau Ost gestemmt worden. Ergebnis sei nun, dass von 5.000 deutschen Autobahnbrücken 3.000 marode seien. Allein die Teilspernung der Rader Hochbrücke im vergangenen Jahr habe Hamburg zwischen 300.000 und 500.000 TEU Ladung gekostet, weil die skandinavischen Laster ins dänische Fredericia abgedreht seien.

Kaputte Straßen genauso schädlich wie Ukraine-Krise

Höher sei in diesem Jahr auch nicht der Schaden, der durch die Ukraine-Krise im schlimmsten Fall entstehen werde. Sollte Deutschland seine Straßenprobleme im Norden nicht in den Griff bekommen, würden Mittelmeershäfen wie Koper näher an Mün-

chen heranrücken. Zweiter großer Knackpunkt ist die Fahrrinnenanpassung der Elbe. Die Schiffe, die die großen Seehäfen heute anlaufen, seien bereits jetzt deutlich größer als ursprünglich bei der Beantragung der Fahrrinnenanpassung der Elbe angenommen. 2002 wurde ein Schiff mit 45 Meter Breite und 350 Meter Länge zu Grunde gelegt. Derzeit seien die größten Schiffe, die Hamburg anlaufen, aber schon fast 60 Meter breit und 400 Meter lang.

Die großen Vorteile Hamburgs bestünden vor allem in der guten Bahnperformance und der wirtschaftlich und ökologisch günstigen Lage. Für alle Zielorte östlich von Stuttgart gebe es derzeit keinen besseren Nordrange-Hafen als Hamburg, so Bonz.

Text: Matthias Soyka

IMPORT PARTNER
customs services for import & export

Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte

IMPORT **TRANSIT** **EXPORT**

We care about your customs //

Leistungen

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

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

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

1990 AEO DE AEO 100179

Software, die passt!

Die SysIng GmbH versorgt Logistikfirmen mit maßgeschneiderten Programmen



Kay Siegmeier (l.) und Geschäftsführer Uwe Schwarz diskutieren eine neue Software

Die Logistik- und Hafenwirtschaft ist im Umbruch. Nach und nach gehen die vom Charakter her eher robusteren Geschäftsführer dazu über, ihre Betriebsabläufe zu digitalisieren. Vor allem im Speditionsgewerbe, wo die Margen teilweise extrem gering sind, tut man sich allerdings schwer, Investitionen in eine Betriebssoftware zu tätigen, zumal man als handfester Fahrensmann gegen solch neumodischen Kram ein gesundes Misstrauen hegt, getreu der Devise: Jede Menge Geld ausgegeben und am Ende funktioniert das ja doch nicht! Derartige IT-Muffel sollten sich vielleicht einmal mit der SysIng GmbH zusammensetzen. Die Hamburger sind seit über 25 Jahren am Markt unterwegs und darauf spezialisiert, Logistikfirmen aller Art selbst mit kleinem Budget maßgeschneiderte Softwarelösungen zu verpassen.

„Wir verbinden die bestehende Software eines Betriebs mit unseren Systemen. Dabei können auch Programme und Dienstleistungen anderer Anbieter integriert werden wie zum Beispiel Datenkommunikationssysteme von DAKOSY. Das somit erstellte Gesamtkonzept für den Betrieb ermöglicht eine schnellere Bearbeitung der täglichen Aufgabenstellung und vermeidet zusätzliche Datenbrüche und damit ein-

hergehende Doppeleingaben bei der Daten- oder Auftragserfassung“, erklärt Kay Siegmeier, verantwortlich für das Business Development.

Kostenreduzierend wirkt sich dabei aus, dass SysIng nicht die gesamten Prozessabläufe eines Betriebs auf den Kopf stellt, sondern in der Regel über eine Schnittstelle an das bestehende System andockt. Da jeder Betrieb so seine eigenen Be-

triebsabläufe hat, gehen die insgesamt 14 Mitarbeiter zuvor jedoch einmal in das Unternehmen und schauen sich die Abläufe an, um diese auch mit der neuen Software genau zu erfassen.

Dabei verfügt SysIng über zahlreiche Softwarelösungen in modularer Form, die genau auf die Bedürfnisse von Hafenumschlagbetrieben, Lagereien, Containertruckern oder Containerterminals zugeschnitten

sind. Ebenfalls befindet sich in dem Portfolio der SysIng ein Warenwirtschaftstool für den Versand- und Onlinehandel. In diesem System können alle Betriebsabläufe erfasst werden, um ein reibungslosen Geschäftsablauf zu generieren.

„Wir sind für alle interessant, für die eine Standard-Software-Lösung nicht individuell genug und ein SAP-Programm zu groß ist“, fasst es Siegmeier zusammen. Mit al-

len Programmen kann neben dem normalen Geschäftsverkehr in der jeweiligen Branche die Prozesskette vom Auftragseingang bis zur Abrechnung aus einem System dargestellt werden.

Ausweitung der Fast Lane möglich

SysIng stellt für die Trucker die Möglichkeit bereit, die Fast Lane an den Hamburger Terminals zu nutzen. Die Fuhrunternehmen haben somit die Möglichkeit, ihre Container voranzumelden, um somit eine schnellere Abwicklung am Kaibetrieb zu ermöglichen. Zum vereinbarten Termin muss der Fahrer sich dann nicht mehr persönlich bei der Terminaleinfahrt anmelden, sondern kann bei der Eingabe eines zuvor übermittelten Tourenplans direkt zur Verladestation fahren.

Gerne würde Siegmeier das System auch bei allen Fuhrunternehmen einführen, die Terminals anfahren. „Das ließe sich bei den Fuhrunternehmen für schmales Geld aufspielen und könnte die Stauprobleme an den Terminals reduzieren“, meint Siegmeier.

SysIng würde damit auch einen von zwölf Forderungspunkten umsetzen, die der Verein Hamburg Spediteure (VHSp) nach den Problemen am Burchardkai

zur Jahresmitte formuliert hatte. Für kleinere Firmen gibt es laut Siegmeier auch kleinere Lösungen. „Wir können aus unseren Programmen Teilbereiche herausziehen und in dem Betrieb verankern. Dinge, die nicht dienlich sind, lassen wir einfach weg, ohne dass sie Kosten verursachen.“ Bei der leidigen Finanzfrage zeigt sich das Unternehmen ebenfalls flexibel. Wer den vollen Preis nicht auf einmal begleichen kann, erhält einen zinslosen Kredit und zahlt die Summe in monatlichen Raten ab. Davon, dass die neue Software ein Gewinn ist, ist Siegmeier überzeugt. Es besteht in jedem Fall ein erhebliches Einsparpotenzial.

Intensive Studien in den Betrieben

Dabei überlässt der Diplom-Wirtschaftsingenieur nichts dem Zufall. Als er vor gut zwei Jahren zu SysIng kam, machte er während seiner Freizeit freiwillige Praktika auf Terminals, in Lagereien und bei Lkw-Fahrern. „Man muss doch die eigentlichen Abläufe kennen, bevor man sie elektronisch erfasst“, sagt er. Dies sei das herausragende Kriterium, das die Software-schmiede von allen anderen unterscheidet: „Wir kennen uns mit IT und mit der Hafenvirtschaft aus.“

Neustes Projekt ist die Ausstattung eines Terminals mit kompakten Tablets. Das hörte sich anfangs leichter an, als getan. Denn die elektronischen Geräte müssen bei Wind und Wetter einsatzfähig sein. „Da muss die Oberfläche auch bei Sonneneinstrahlung noch lesbar sein“, berichtet Siegmeier von den Schwierigkeiten, „aber genauso auch noch bei Regen und Schnee funktionieren und auch mit Arbeitshandschuhen bedienbar bleiben.“ So sei das reichhaltige Angebot sehr rasch zusammenschmolzen. Wie immer gehen die Mannen von

SysIng auch hier behutsam vor. Erst einmal testen sie intern die Hardware, bevor sie diese dem Kunden empfehlen.

In der Pipeline ist zudem noch ein Programm, das die Kosten und Platzverluste beim Stauen und Laschen von Lkws abbildet. Bisher, so Siegmeier, werde so etwas noch vom Fahrer und von den Stauern vor Ort über den Daumen entschieden. „Hierzu suchen wir einen Partner aus dem Gewerbe, mit dem wir dieses Modul zusammen entwickeln können.“ Das Pilotprogramm gibt's für diesen dann umsonst.

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

Neues Gesetz gegen säumige Zahler

Unternehmen und die öffentliche Hand werden härter in die Pflicht genommen

Gerade kleine und mittlere Unternehmen (KMU) leiden an der schleppenden Zahlungsmoral größerer, nicht selten auch öffentlicher Geschäftspartner. In vielen Fällen sind es gerade die säumigen Schuldner, mit denen die Abwendung einer Insolvenz steht und fällt. Hier soll eine überfällige Gesetzesänderung die KMU gegen unwillige Zahler stärken und den großen Schuldnern Sanktionen auferlegen, die das Herauszögern der Zahlung für sie schwieriger und unattraktiver macht.

Die Neuregelungen gelten für alle Schuldverhältnisse, die nach dem 28. Juli 2014 entstanden sind. Sie betreffen vor allem den Unternehmensverkehr und sollen durch den neu eingeführten § 271a BGB Vereinbarungen über lange Zahlungs-, Überprüfungs- und Abnahmefristen verhindern, unter denen besonders die KMU leiden. Im Fokus stehen Verträge, in denen sich Unternehmen oder die öffentliche Hand gegenüber ihren Gläubigern übermäßig belastende Zahlungsfristen einräumen lassen. Diese sind künftig einer verschärften Wirksamkeitskontrolle unterworfen.

Künftig nicht mehr als 60 Tage Zeit

Hinsichtlich der Zahlungsfristen wird die Vertragsfreiheit der Geschäftspartner zu Gunsten kürzerer Fristen eingeschränkt. Vertraglich vereinbarte Zahlungsfristen zwischen Unternehmen dürfen grundsätzlich maximal 60 Tage betragen. Die Parteien können eine längere Zahlungsfrist nur ausdrücklich und nur dann vereinbaren, wenn dies für den Gläubiger nicht grob unbillig ist. Ist der Schuldner ein öffentlicher Auftraggeber, darf die Vereinbarung über eine Zahlungsfrist 30 Tage nicht überschreiten, es sei denn man trifft eine ausdrückliche Vereinbarung und es gibt eine beson-



Die Gesetzesnovelle soll die Zahlungsmoral von Schuldnern verbessern

dere sachliche Rechtfertigung für die längere Zahlungsfrist. Aber auch hier gilt die maximale Zahlungsfrist von 60 Tagen (§ 271a Abs. 2 BGB n.F. (neue Fassung)).

Die Zahlungsfrist beginnt entweder mit Empfang der Gegenleistung, mit Zugang der Rechnung nach Erbringung der Gegenleistung oder zu einem späteren, vom Gläubiger benannten Zeitpunkt. Der Schuldner kann sich also den Beginn der Zahlungsfrist nicht aussuchen und sich z.B. auch nicht damit herausreden, dass er noch keine Rechnung bekommen hat. Dann gilt nämlich der Empfang der Gegenleistung als Fristbeginn.

Kürzere Überprüfungs- und Abnahmefristen

Auch der Spielraum bei solchen Verträgen wird verkürzt, in de-

nen die Gegenleistung überprüft oder abgenommen werden muss, also insbesondere bei Werkverträgen. Hier soll die Überprüfungs- und Abnahmefrist wiederum nicht länger als 30 Tage betragen. Ausnahmsweise und nur ausdrücklich können sich die Parteien auf eine längere Frist einigen, wenn diese für den Gläubiger nicht als grob unbillig einzustufen ist (§ 271a Abs. 3 n.F.). Eine Umgehung durch entsprechende Vereinbarungen zum Eintritt des Verzugs ist nicht möglich (§ 286 Abs. 5 BGB n.F.). Das gilt allerdings nicht für Ratenzahlungen. Für die Vereinbarung von Abschlags- oder sonstigen Ratenzahlungen gelten die Beschränkungen nicht, d.h. hier behalten die Parteien ihre volle Vertragsfreiheit und können auch deutlich längere

Zahl-, Überprüfungs- und Abnahmefristen vereinbaren (§ 271a Abs. 5 Nr. 1 BGB n.F.).

**Verzugsschadensersatz
wird künftig wehtun**

Der Verzugszinssatz bei Unternehmengeschäften beträgt nunmehr neun statt acht Prozentpunkte über dem Basiszinssatz (§ 288 Abs.2 BGB n.F.). Außerdem – und das ist ganz neu – gestattet das Gesetz in § 288 Abs.5 BGB n.F. eine Verzugsschadenspauschale in Höhe von 40 Euro, die künftig bei Verzug immer beansprucht werden kann. Ist der tatsächliche Schaden höher, z.B. bei Einschaltung eines Rechtsbeistands, kann der Gläubiger diesen weiterhin nachweisen und geltend machen. Die Pauschale fällt auch bei verspäteten Abschlags-

oder Ratenzahlungen an. Auf die gesetzlichen Verzugszinsen kann vertraglich weder ganz noch teilweise verzichtet werden. Auch eine Vereinbarung, die von vornherein die Verzugsschadenspauschale von 40 Euro oder die realen Rechtsverfolgungskosten ausschließt oder beschränkt, ist unwirksam, es sei denn sie stellt im besonderen Einzelfall keine grob unbillige Beschränkung des Gläubigers dar (§ 288 Abs.6 BGB n.F.).

**Unternehmen sollten ihre
AGB überprüfen lassen**

Auswirkungen ergeben sich für fast jeden Unternehmer, da er seine AGB bzw. Einkaufs- und Lieferbedingungen unbedingt prüfen und der neuen Gesetzeslage anpassen sollte. AGB-Klauseln,



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

die gegen die neuen Vorschriften verstoßen, sind nicht nur unwirksam (§ 308 Nr. 1a und 1b BGB n.F.), sondern können auch von Wettbewerbsverbänden angegriffen werden.

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

Komplexität beherrschen

Zukunft intelligent gestalten

Kommen auch Sie nach Stuttgart!

Erstklassig im Zentrum Europas

LogiMAT 2015

13. Internationale Fachmesse für **Distribution, Material- und Informationsfluss**

10. – 12. Februar 2015

Neue Messe Stuttgart

Erneut im Rahmen der Fachmesse LogiMAT

TradeWorld 2015

FACHMESSE FÜR MODERNE HANDELSPROZESSE

Handel im Wandel:

Stationär · Katalog
E-Commerce · Multichannel

www.tradeworld.de

Jetzt informieren und anmelden! www.logimat-messe.de

Für die italienischen Momente

Das Ristorante „La bruschetta“ bietet top Küche

Im Norden der Hamburger Außenalster gilt die Hansestadt als am schönsten. Hier sind die Häuser alt, die Straßen eng und die Parkplätze knapp. Ein wenig italienisches Feeling kommt hier im Sommer auf, denn in den Querstraßen rund um die Sierichstraße befindet sich eine Reihe von Restaurants und Bistros, die mit einigen Tischen auch im Freien bis an die Gehwege heranreichen. Eines davon ist das „Ristorante La Bruschetta“ in der Dorotheenstraße.

Für alle Nicht-Italiener sei gleich angemerkt, dass sich der Name der Lokalität, die nach eben jener bekannten Vorspeise benannt ist, die in der Regel mit aufgetoastetem Weißbrot und marinierten Tomatenstücken gereicht wird, nicht mit „sch“ spricht, sondern mit „sk“, also phonetisch „Brusketta“. Sonderbar mag beim Blick auf die Speisekarte anmuten, dass das namensgebende Gericht nicht auf der Speisekarte zu finden ist.

Innen rustikal, draußen nah an der Straße

Egal, das Wetter ist gut und wir haben die Wahl zwischen dem rustikalen Gastraum im Inneren, der schlauchartig lang ist, oder den Eisen-Korb-Stühlen im Freien. Es ist Mittag und noch leidlich warm, also bleiben wir draußen. Der Kellner kommt alsbald und reicht die Karte, die auch einen überaus günstigen Mittagstisch enthält. Nudel- und Reis- (Risotto-)Gerichte sind darin für 6,50 bis 8,60 Euro zu finden, Fischgerichte wie Rotzungen- oder Lachsfilet (8,10 bis



Ein paar Tische sind auch draußen zu finden

9,80 Euro) oder Fleischiges für 8,50 bis 11,90 Euro. Die normale Karte ist reichhaltig und lang, aber – obwohl sich hier auch manch Promi einfindet – nicht teuer. Maximal 28,90 Euro (Rinderfilet).

Da wir bei einem Italiener sind, ist uns schlicht nach Pasta, die zumeist hausgemacht ist. Wir entscheiden uns für die Spaghetti mit Austernpilzen und ein Softgetränk, was unsere Spesenkasse insgesamt nur mit 8,80 Euro belastet. Kaum bestellt, kommt der Ober mit einem Korb mit reichlich lauwarmen Weißbrot und einem Teller wieder, auf dem rohes Gemüse um eine Schale Auberginendipp drapiert ist. Wir fangen an zu knabbern und

genießen. Der erste Hunger legt sich alsbald und die Vorfreude auf das, was kommen soll, steigt.

Innen rustikal, draußen nah an der Straße

Kaum ist die Rohkost verputzt, eilt der Kellner herbei, einen tiefen Teller in den Händen hin und her schaukelnd. „Vorsicht, heiß“, sagt er hastig. Frisch geriebenen Parmesankäse gibt es in einem der üblichen Klappnapfe dazu. Los geht's mit dem Hauptgang, der sich in der Tat als äußerst warm, aber perfekt al dente gegart präsentiert. Die Pilze sind reichlich und der Geschmack vorzüglich. Also genießen wir die

italienischen Momente in Hamburg. Am Ende sind wir nach diesem Teller, auch dank der vorherigen Rohkosteinlage papp-satt. Natürlich kann man hier auch abends bestens essen, wenn man vorher einen Tisch reserviert.

Text: Nils Knüppel

Ristorante „La bruschetta“

Dorotheenstraße 35

22301 Hamburg

Tel: 040 27 66 61

info@labruschetta.de

www.labruschetta.de

Öffnungszeiten:

Täglich 11.30 Uhr bis 1 Uhr



Innen: Lange Sitzreihe



Vorweg Gemüse und Dipp



Nudeln mit Pilzen

Murmeltier trifft Matrix

In „Edge of Tomorrow“ stirbt Tom Cruise jeden Tag aufs Neue



Fotos: Warner Bros.



Action mal anders: Hier hat Emily Blunt die Hosen an

Feurig: Tom Cruise

Ab 9. Oktober im Handel

Tom Cruise geht drauf. Immer wieder. Und wacht immer zur selben Zeit am Vortag wieder auf. In Doug Limans („Die Bourne Identität“) Science-Fiction-Fantasy-Actioner ist Murmeltier-Tag der besonderen Art. Denn die Welt liegt im Krieg mit einem außerirdischen Aggressor. Und die entscheidende Schlacht droht verloren zu gehen.

Die Mimics, eine außerirdische Rasse, haben in Europa mit der Eroberung der Welt begonnen. Bill Cage (Cruise) ist ein PR-Mann der Streitkräfte und soll den D-Day filmen, an dem die Tentakel-Wesen zurückgeschlagen werden sollen. Davon ist er überhaupt nicht überzeugt und versucht erfolglos, seinen Einsatz abzubiegen. Stattdessen findet er sich degradiert und zusammengeschlagen am Vorabend der Invasion auf einem Truppenstützpunkt wieder. Ohne Ausbildung wird er in die Schlacht geschickt und ist nach fünf Minuten tot. Allerdings erwacht er sogleich wieder am Vortag. Nur die schö-

ne Rita (Emily Blunt), die als „Engel von Verdun“ (!) eine Legende der Truppen ist, scheint zu wissen, was mit ihm geschehen ist. Cage, der jedes Mal am Folgetag stirbt, muss sie fortan immer wieder für sich einnehmen...

Charaktere gegen den Strich besetzt

Wer Tom Cruises Sonyboy-Image nicht mag, könnte sich für diesen Film begeistern. Noch nie wurde der Star als ein solcher Anti-Held gezeigt. Aalglatt, manipulativ und überfordert gibt er den Feigling, so dass man merkt, wie viel Spaß er beim Dreh gehabt haben muss. Ge-

gen den Strich besetzt ist auch Co-Star Emily Blunt, die hier eine toughie Amazone gibt, was ihr ausgesprochen gut steht. Plot und Look entstammen einem japanischen Kurzroman und sind wüst aus „Matrix“, „Und täglich grüßt das Murmeltier“ sowie „50 erste Dates“ zusammengeklaubt, machen aber Laune, denn der Film ist kompetent gemacht, gut gespielt, witzig und hat ein ungeheures Tempo. Bis in die Nebenrollen hinein (besonders klicheehaft: Bill Paxton als redenschwinger Master Sergeant) ist die Sause gut besetzt. Dass sich die Geschichte sofort als blühender Unsinn entpuppt, ist ir-

gendwie egal. Und über das Ende kann man auch längere Zeit nachdenken, wenn man will. Muss man aber nicht.

Viel Tempo und Action vom Bourne-Regisseur

Doug Liman hat ein Händchen für Tempo und Action. Zwar wird auch hier die für ihn typische „shaky cam“ eingesetzt, aber eher dezent, zumal es in den Gefechtsszenen sowieso erwartungsgemäß drunter und drüber geht. Die Übersicht geht aber nie verloren. Insgesamt ist „Edge of Tomorrow“ also eine klare Empfehlung für einen netten Abend mit viel Zack und Bumm.

Text: Dr. Martin Soyka

Verein Hamburger Spediteure (VHSp):



Stefan Saß (o.) wird zum Jahreswechsel Mit-Geschäftsführer beim VHSp.

Als stellvertretender Geschäftsführer war er bislang für die Bereiche



Landverkehr, Lagerei und Logistik, Gefahrgut sowie Ausbildung zuständig. Anfang

Mai 2015 wird er alleiniger Geschäftsführer, wenn Kurt-Jürgen Schimmelpfeng nach 35 Jahren im Amt in den Ruhestand gehen wird. Saß ist gelernter Jurist und seit 2002 im Verein tätig.

maritimes cluster norddeutschland:



Die Hamburger Geschäftsstelle wird künftig von Jessica Werner (o.) geleitet. Zuvor hatte sie zwei Jahre lang als Projektmanagerin den Aufbau der Geschäftsstelle geleitet. Sie wird von Lina Harms unterstützt, die zuvor u.a. Transshipment-Projekte und Aufgaben im maritimen Management bei Oldendorff Carriers betreut hatte.



UMCO GmbH:

Ulf Inzelmann feiert sein 25-jähriges Dienstjubiläum bei der



in Hamburg ansässigen Umwelt Consult GmbH. Der heutige Geschäftsführer und Sprecher der Geschäftsleitung baute zu Beginn als gelernter Diplom-Ingenieur den Consulting-Bereich auf und ist auch der Organisator des See-Hafen-Kongresses.

NPorts GmbH:



Folker Kielgast ist neuer Technischer Geschäftsführer bei der Niedersachsen Ports GmbH & Co. Er folgt auf Hans-Joachim Uhlendorf, der zum Jahresende in den Ruhestand tritt.

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 +49.40.260.984 78
E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Dr. Martin Soyka
Matthias Jagenberg
Jennyfer Dutschke
Nils Knüppel

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

PMI

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als Printausgabe

Preis:

4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt.)

Abonnement:

Jahresabonnement
12 Ausgaben 54 Euro
inkl. 7 Prozent USt. und Versand

Erscheinungsweise:

Monatlich zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2014

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

11. November 2014



Neuste Brückentechnik von FURUNO



Hamburg – Der Schiffsausrüster FURUNO hat auf der SMM ein komplett neues Brückenequipment vorgestellt. Mit der VOYAGER INS wurde ein voll vernetztes Brückensystem präsentiert, zu dem u.a. die neue Radar-Anlage FAR-3000 gehört, die über eine noch höhere Auflösung und Zieldarstellung sowie eine verbesserte Signalentstörung bei Schlechtwetter verfügt. Selbst kleine Boote mit schwachem Echo werden scharf dargestellt. Hinzu kommt die kompakte neue Seekarte FMD-3100, die auch mit Radaranlagen anderer Hersteller gekoppelt werden kann.

Rekord bei Kohleentladung

Wilhelmshaven – Am Bulk Terminal Wilhelmshaven (BTW) wurde die größte Kohleladung, die jemals einen deutschen Seehafen erreichte, gelöscht. Mit dem Capesizer „Anangel Seafarer“ kamen aus Südamerika 172.488 Tonnen des Brennstoffes zur Rhenus Midgard-Massengutumschlaganlage. Die Ladung wurde innerhalb von drei Tagen mit neuen Schiffsentladern und leistungsfähigen För-

derbandanlagen gelöscht. Um voll abgeladene Capesizer mit bis zu 18,50 Metern Tiefgang jederzeit zu entladen, war der Liegeplatz vor zwei Jahren entsprechend vertieft worden.

Zwischenbericht: Lang-Lkw ist sicher

Berlin – Die der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat einen Zwischenbericht zum Feldversuch Lang-Lkw vorgelegt und darin bestätigt, dass die auch „Gigaliner“ genannten großen Einheiten gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen Kraftstoff und CO₂ in einer Größenordnung von bis zu 25 Prozent einsparen. Dieses Ergebnis erklärt sich auch durch die optimale Auslastung der Fahrzeuge, die überwiegend Volumengüter transportieren. Das Spektrum reiche von Haushaltsgeräten über Lebensmittel bis hin zu Verpackungsmaterialien und Teilen der Automobilbranche. Der Bericht stellt zudem fest, dass Lang-Lkw im praktischen Betrieb den höchsten Sicherheitsstandards genügen und durch die Gewichtsverteilung auf mehrere Achsen bei Beibehaltung der Tonnage von 40 bzw. 44 Tonnen die Infrastruktur schonen.

Wirtschaft präsentiert Verkehrswegekonzept

Kiel – Die norddeutschen Dachorganisationen der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände sowie die Bauindustrie haben ein Verkehrswegekonzept erarbeitet, in dem die Umsetzung von zehn der dringendsten Infrastrukturprojekte im Norden

gefordert wird: Dabei handelt es sich um die Fahrrinnenanpassung der Elbe, den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals, den Neubau der Schleuse Lüneburg und der Y-Trasse, den Ausbau der Weddeler Schleife zwischen Wolfsburg und Fallersleben, den Weiterbau der A20 und A26, den Neubau der Fehmarnsundbrücke, der A14 Schwerin-Magdeburg und der A39 Lüneburg-Wolfsburg sowie den Ringschluss der A281 bei Bremen.

VTG schluckt Waggonvermieter AAE

Hamburg – Die VTG AG wird zum kommenden Frühjahr die Schweizer AAE übernehmen, die rund 30.000 Waggons im kombinierten Verkehr besitzt. Damit wächst die VTG-Wagenflotte, die überwiegend aus Kesselwagen besteht, auf über 80.000. Der Kaufpreis umfasst in Summe 1,2 Milliarden Euro, wobei VTG die Verbindlichkeiten von AAE in Höhe von 890 Millionen Euro übernimmt.

Brunsbüttel plant LNG-Importterminal

Brunsbüttel – Brunsbüttel Ports erweitert seine LNG-Pläne. Bislang plante der Hafenbetreiber lediglich eine LNG-Bunkerstation an der Elbe, nun soll es sogar ein Importterminal werden. Anlass ist die Ukraine-Krise. Die Versorgung der Großindustrie im angrenzenden ChemCoast Park und der Region müsse gesichert werden, schrieb Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel an den Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer.



Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Spedition
Forwarding

Transport
Transport

Lagerhaltung
Storekeeping

Kommissionierung
Picking

Zollabfertigung
Customs clearance

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel +49 40 741 06 86-11
Fax +49 40 741 06 86-87

Email dispo@guehh.de
Internet www.guehh.de