

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Noch einmal 512 Millionen mehr

Nach den Olympischen Spielen muss Hamburg abermals kräftig in die Tasche greifen



So soll der Kleine Grasbrook nach Olympia einmal aussehen: Die Olympiahalle wird zum 4. Kreuzfahrtterminal

Am 29. November stimmen die Hamburger darüber ab, ob sich die Hansestadt für die Olympischen Spiele 2024 bewerben soll oder nicht. 11,217 Milliarden Euro soll das Spektakel inklusive der Nachnutzung kosten. Davon werde die Stadt Hamburg, so versicherte der Erste Bürgermeister Olaf Scholz (SPD), nur 1,2 Milliarden Euro, verteilt auf die Jahre 2018 bis 2023, tragen. Doch so ganz stimmt das nicht. Nach Olympia werden nochmals 512 Millionen Euro für die Stadt fällig.

Dies seien Kosten der „künftigen Stadtentwicklung“, so ein Sprecher der Finanzbehörde. Dazu zählten die Kosten für den Rückbau von Sitzen und des Daches im Stadion, der Umbau der Olympiahalle zum

Kreuzfahrtterminal, der Einbau von Umkleidekabinen, der Sauna und der Rutschen im Schwimmbad sowie Straßen, Parks, und Infrastruktur in der OlympiaCity. Die Summe werde über 15 Jahre verteilt.

Sicherheit & Effizienz auf See
Kompetenz von Anfang an

- ✓ Beratung
- ✓ Installation
- ✓ Projektierung
- ✓ Training
- ✓ Weltweiter Service

FURUNO
www.furuno.de

Da viele Betriebsverlagerungen derzeit noch nicht feststehen, schätzt indes die Hafenwirtschaft die Kosten für Olympia wesentlich höher ein.

Lesen Sie die Sonderseiten 4-9

Notstand

In einem Brandbrief fordert der UVHH ein sofortiges Konzept zur Sedimentbaggerung. *S. 12*

Unterstützung

Die Bundesregierung hat der Wirtschaft auf der Maritimen Konferenz Hilfen zugesagt. *S. 14*

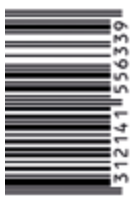
Aufbruch

Erstmals zieht ein Hamburger Fuhrunternehmen nach Wilhelmshaven. *S.16*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

 **siegelschuppen.de**
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

die Hamburger Bürger sollen Ende November über die Olympia-Bewerbung abstimmen. Für viele sind die Kosten ein wesentlicher Entscheidungsgrund. Dass diese derzeit noch nicht annähernd sicher beziffert werden können, zeigen unsere Berichte in dieser Ausgabe.

Die Hafenvirtschaft verunsichert dies zutiefst. Vor allem, weil die HPA versichert, mit allen Betrieben in Gesprächen zu sein. Tatsächlich wissen viele noch nicht, was sie erwartet.

Höflich sagen diese öffentlich, dass man ja im Grundsatz für Olympia sei. Man will ja nicht als Vaterlandsverräter dastehen. Ingeheim sind die Sorgen im Hafen jedoch gewaltig. Denn nach den Betriebsverlagerungen bleiben sämtlichen Hafenebetrieben keinerlei Erweiterungsflächen mehr.

Die Stadt schickt sich an, die Zukunft des Hafens auf dem olympischen Altar zu opfern.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
14. JadeWeserPort-Cup	3
Olympiakosten	4
Olympia verunsichert Hafen	6
Neuer Buss-Chef	8
Burchardkai-Umbau	10
Brandbrief zu Sedimenten	12
Nationale Maritime Konferenz	14



Wirtschaft	Seite
Hamburger Trucker am JWP	16

Recht & Geld	Seite
Was kann ich gegen VW tun?	18



Essen	Seite
Feinkost Hafencity	20



DVD	Seite
Survivor	21

Ausstellung	Seite
Maritime Motive bei Göllner	22

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

Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Wilhelmshaven im Aufwind

Beim 14. JadeWeserPort-Cup tummelten sich 15 Traditionssegler



Fotos: SLH

Mehr treiben als segeln: Die Winde auf der Jade waren ausnahmsweise mal extrem schwach

Anfang Oktober wird vor Wilhelmshaven seit 14 Jahren eine Regatta für Traditionssegler abgehalten: Der JadeWeserPort-Cup. 800 Teilnehmer waren diesmal auf 15 Schiffen am Start, wobei es weniger um die seemännischen Ehren als vielmehr um das Dabeisein als solches ging, führte die Regattastrecke doch am Ölhafen, der Niedersachsenbrücke und dem unmittelbar daneben gelegenen JadeWeserPort (JWP) vorbei.

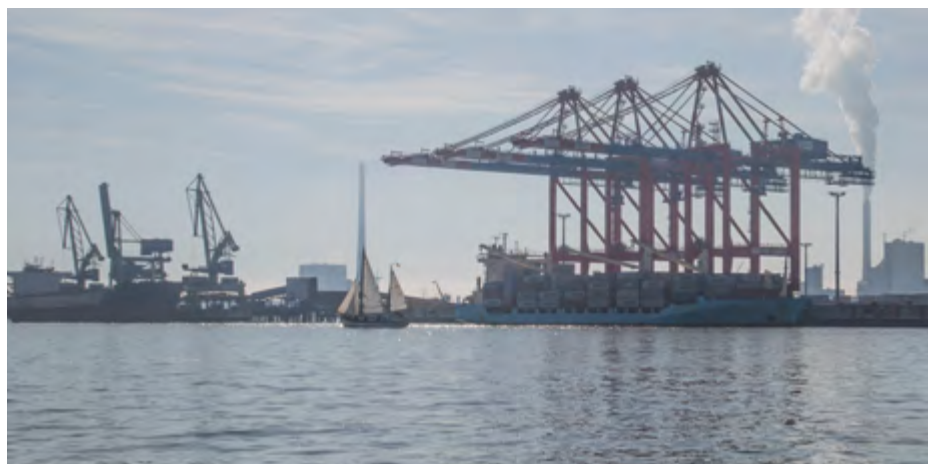
Und dort scheint es nun endlich aufwärts zu gehen. Rund 400.000 TEU dürften in diesem Jahr umgeschlagen werden. Drei Überseecontainerfrachter und vier Feeder laufen ihn derzeit regelmäßig an, so dass Frieslands Landrat Sven Ambrosy die Hoffnung äußerte, dass der JWP erstmals schwarze Zahlen schreiben könnte, wenngleich er noch nicht vollständig ausgebaut ist. Derzeit stehen mit acht nur die Hälfte der ursprünglich geplanten Containerbrücken.

Die Geschäftspartner und Investoren an Bord der Schiffe hörten es gerne, zumal der Umschlag im Öl- und Kohlebereich auch sehr zufriedenstellend verlief. Einzig der etwas zu schwache Wind

(„In Böen Windstärke 1“) ließ die neunstündige Regatta zu einer kleinen Geduldsprobe werden. Was der Stimmung an Land keinen Abbruch tat. Viele der 80.000 Einwohner kamen zur Einlaufpa-

rade der meist aus den Niederlanden stammenden Traditionssegler. Dass die „Klaus Störtebeker III“ am Ende den Bug knapp vorne hatte, war letztlich Nebensache.

Text: Matthias Soyka



Vor dem Start kreuzten die Segler vorm JadeWeserPort

Wie sicher sind die Olympia-Kosten?

Zahlen kaum belastbar, da viele Veränderungen im Hafen noch unklar sind



Die neue U-Bahnbrücke über die Norderelbe soll während der Spiele zunächst nur von Fußgängern benutzt werden

Schon vor dem Olympiareferendum gibt es reichlich Diskussionen um die voraussichtlichen Kosten. Dazu hat die Stadt Hamburg nicht unerheblich beigetragen. Denn Bürgermeister Olaf Scholz bezifferte die Gesamtsumme für die „direkten Olympiakosten“ auf 11,217 Milliarden Euro. Davon werde die Stadt Hamburg nur 1,2 Milliarden Euro, verteilt auf die Jahre 2018 bis 2023, tragen. Den Rest sollen das IOC, Sponsoren und Eintrittskarten (zusammen 3,395 Milliarden Euro) sowie der Bund übernehmen. Hinzu kommen jedoch noch weitere 1,135 Milliarden Euro für die „nach-olympische Phase“. Hiervon soll Hamburg zusätzlich 512 Millionen Euro stemmen (34,13 Millionen Euro über 15 Jahre).

Der Bund zeigte sich angesichts seines 6,2-Milliarden-Euro-Anteils wenig amüsiert. Auch der Landesrechnungshof sieht erhebliche Probleme. Eine „tragfähige Ermittlung der Kosten“ sei zu diesem Zeitpunkt noch nicht möglich. Sprich: Es könnte alles noch viel teurer werden. Dass dies nicht aus der Luft gegriffen ist, zeigen zwei Beispiele. Zum einen bestätigte HPA-Chef Jens Meier, dass noch nicht klar ist, welche Hafenbetriebe verlagert werden müssen, da die endgültige Planung der Olympiabauten noch nicht vorliege. Deshalb habe man auch noch nicht

mit allen Betroffenen sprechen können. Die Verlagerungskosten abseits von Unikai (188,51 Millionen Euro) und HHLA Furcht- und Kühlzentrum (79,77 Millionen Euro, wohin ist unklar), sind mit 206,30 Millionen Euro also spekulativ. Zum anderen könnten auch Betriebe betroffen sein, auf deren Grund keine direkten Olympia-Aktivitäten stattfinden.

Kein Gefahrgutumschlag in der Nähe von Wohnbauten

Dies hängt mit der nach-olympischen Nutzung zusammen. Das

Olympische Dorf soll primär zu einem Quartier mit 8.000 Wohnungen umfunktioniert werden. Im Umfeld von Wohngebieten darf nicht mit Gefahrgütern hantiert werden. Da aber allein jeder zehnte Container Gefahrgüter enthält, könnten der Sammelgutbetrieb Saco in der Indiastraße und der Packbetrieb PCH betroffen sein. An einer Lösung werde gearbeitet, hieß es von Seiten der HPA. Am dahinter gelegenen Süd-West-Terminal könnten „bauliche Veränderungen“ etwa durch die Überdachung eines Teils des Umschlagbereichs die Lösung sein.

Klar ist indes, dass Unikai in den Mittleren Freihafen auf das jetzige Buss-Gelände verlagert wird. Ob Buss in Hamburg noch eine Zukunft hat, ist derzeit mehr als fraglich. Die Fläche ist für Unikai eigentlich zu klein. Der Travehafen (30 Hektar) soll jedoch zugeschüttet werden und somit neue Umschlagflächen bringen. Allerdings dürfte dies nur bis kurz vor den Spielen realisierbar sein und somit eine Expansionsoption für Unikai bieten.

Verlagert werden müssen auch diverse Einrichtungen der HPA und Betriebe aus den 50er Schuppen. Hier soll das Medienzentrum entstehen. Nur das Museum für Arbeit darf bleiben. Da eine Autobrücke vom Großmarkt auf den Kleinen Grasbrook gebaut werden soll, müssen auch die Dalben für Auflieger in den Mittleren Freihafen und in den Westen der Kattwykhalbinsel versetzt werden.

Dem stehen im Stadtbereich Verbesserungen in der Infrastruktur in Höhe von über 2 Milliarden Euro entgegen:

- Neubau eines Tunnels Veddeleer Damm-Georgswerder
- Überirdische Verlängerung der U4 (HafenCity-Olympisches Dorf)
- Umbauten der S-Bahnhöfe (u.a. Stellingen, Sternschanze, Landungsbrücken, Berliner Tor)
- Umbauten der bestehenden U-Bahnhöfe (u.a. Sternschanze, Landungsbrücken)
- Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg
- Verbesserungen der Bushaltestellen
- Neubau Großmarktbrücke (Versmannstraße-Kleiner Grasbrook)
- Nachnutzung des Internationalen Medienzentrums als Büro- und Logistikkomplex.

Text: Matthias Soyka



Abbildung: KCAPI/Arup/Vogt/Kunst+Herbert/gmp/Drees & Sommer/WES/ARGUS

Die nach-olympische Nutzung: Unten die geplante Tunnelzufahrt

Kosten Hafenumbau und Verlagerungen (In Millionen Euro)	
Entwicklung Mittlerer Freihafen	509,24
Verlagerung Unikai	188,51
HHLA Frucht- und Kühlzentrum	79,77
Verlagerung Tschechische Republik-Anlagen nach Kuhwerder	15,91
Verlagerung HPA-Bauten	182,42
Weitere Hafenverlagerungen	206,39
Umsetzen Norderelbdalben	96,30
Programmsteuerung	38,26
Gesamt	1.316,89

Gesamtkosten Olympische Spiele (In Millionen Euro)	
Hafenumbau	1.316,89
Sportstättenbau	2.338,37
Olympisches Dorf	2.241,99
Ausbau öffentliche Infrastruktur	2.286,91
Sicherheit	461,12
Durchführung der Spiele	2.611,20
Hamburger Sportstätten außerhalb des Olympischen Dorfes	941,19
Kiel	154,64
Gesamt	12.343,47

Knackpunkt nach-olympische Nutzung

Die Hafenwirtschaft könnte eine Wohnbebauung gerichtlich stoppen



Simulationen: gmp, bloomimages

Die Hafenbetriebe rechts des Kreuzfahrterminals dürfen bislang Gefahrgüter aller Art umschlagen

Das Wort ist so sperrig wie dessen Abkürzung: BImSchG. Dem Bundes-Immissionsschutzgesetz unterliegen alle Betriebe, die Anlagen unterhalten, die schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge produzieren. Auch alle Hafenbetriebe haben vor ihrer Inbetriebnahme eine derartige BImSch-Genehmigung erhalten. Diese könnte zum Knackpunkt der Olympia-Bewerbung Hamburgs werden. Denn diese Genehmigung lässt sich nicht so einfach entziehen. Da etliche Betriebe im Umfeld des Kleinen Grasbrooks mit Gefahrgütern hantieren, in deren Umkreis keine Wohnbebauung stattfinden darf, wäre die nach-olympische Planung in ernster Gefahr.

In der Indiastraße, vis á vis des geplanten 4. Kreuzfahrterminals am Amerikahöft, befindet sich eine Betriebsstätte des Sammelgutbetriebs Saco Shipping, der dort dank einer einst erteilten großen BImSch-Genehmigung Gefahrgüter aller Art lagern darf. Allein diese Genehmigung würde jegliche Wohnbebauung auf dem Kleinen Grasbrook unmöglich machen. Die HPA sucht nun nach einer Lösung. Bei einer Betriebsverlagerung müsste sie jedoch einen Platz finden, auf der ebenfalls eine große BImSch-Genehmigung erteilt werden kann. Sollte dies nicht gelingen, hätte Saco einen Rechtsanspruch, auf dem jetzigen

Gelände zu bleiben. Der Umbau des Olympiastadions, in dem von den 60.000 Plätzen 40.000 entfernt und zu 400 Wohnungen umgebaut werden sollen, wäre obsolet.

Zukunft des gesamten Hafens steht auf dem Spiel

„Wir haben kein Problem mit den Olympischen Spielen“, heißt es unisono aus den Hafенbetrieben. „Wir haben aber ein Problem mit den Plänen der Stadt mit der nach-olympischen Nutzung.“ Sie sehen weiterhin die Gefahr, dass die Stadt die Zukunft des gesamten Hamburger Hafens verspielen könnte, wenn

diverse Unternehmen in ihrem Betrieb eingeschränkt werden.

„Der Hafen ist wie ein Uhrwerk“, umschreibt es UVHH-Präsident Gunther Bonz. Vieles hänge zusammen und greife ineinander. Was sollte beispielsweise der Stahlproduzent Arcelor Mittal machen, wenn mit dem Abräumen des Rosshafens einer seiner Lieferanten für Altmetall wegfällt? Die EMR European Recycling GmbH unterhält auf dem Gelände ein großes Schrottlager. Auch andere Betriebe müssten sich nach neuen Lieferketten umsehen.

Das alles wäre jedoch nicht so tragisch, wäre da nicht das Grundsignal, das die Stadt durch die Olympia-

bewerbung an alle Hafenebetriebe aussendet: Der Hafen ist nicht mehr das Zentrum des politischen Handelns. Selbst wenn die Umsiedlung aller Betriebe innerhalb des Zeitfensters umgesetzt werden könnte, bleibt für alle übrigen Unternehmen die fatale Botschaft, dass für jedwede Betriebserweiterung kein Platz mehr im Hafen ist, da es schlicht keine Flächen mehr gibt. „Jedes Unternehmen ist auf Wachstum ausgerichtet“, formulierte es ein Geschäftsführer. „Wenn es nicht mehr wachsen kann, ist es tot.“ Sollte der Umschlag im Hamburger Hafen wieder anziehen und die bestehenden Kapazitäten nicht mehr ausreichen, müssten die Betriebe ins Hinterland ausweichen. Eine letzte Fläche im Gewerbegebiet Altenwerder-West mit gut 40 Hektar dürfte nach einem Umweltgutachten indes nicht vor 2019 verfügbar sein.

Stefan Harder, Prokurist beim

Immobilienmakler Grossmann & Berger, hat bereits jetzt eine Explosion der Grundstückskosten im Umfeld des Kleinen Grasbrooks registriert. Die Quadratmeterpreise hätten sich mehr als verdreifacht.

Ein weiterer Knackpunkt ist der Zeitplan. So könnten viele wesentliche Bausteine wie Verkehrsumfahrungen des Hamburger Hafens nicht rechtzeitig fertig werden. In einer Antwort zu einer Kleinen Senatsanfrage der CDU vom 2. Oktober heißt es, dass für den Bau der Hafenuerspanne A26 zwischen der A7 und der A1 die Genehmigungsunterlagen frühestens 2018 vorliegen werden, die Bauzeit wurde auf fünf Jahre geschätzt. Bei nur der geringsten Verzögerung, die Hamburg im Verfahren um die Elbvertiefung leidvoll erfahren musste, dürfte die Trasse nicht rechtzeitig vor Olympia fertig werden.

Noch verfahrener sieht die Lage auf der östlichen Seite der A26 auf dem Hamburger Stadtgebiet Richtung Stade aus. Hier hatte der Nabu zusammen mit dem Umweltschutzverein Schlickfang die Verhandlungen über Ausgleichsmaßnahmen für den Trassenbau abgebrochen, nachdem die Wirtschaftsbehörde entgegen einer schriftlichen Zusage eine zentrale Fläche eines Biotopgebiets an einen Obstbauern langfristig verpachtet hatte. Mittlerweile hat die Wirtschaftsbehörde dies wieder rückgängig gemacht, so dass der Nabu einlenkte. Der Verein Schlickfang will jedoch auch ein Waldstück im nördlich angrenzenden Hafenerweiterungsgebiet Moorburg geschützt wissen und droht mit Klage. Dieser würde sich der Nabu anschließen, da die Einigung mit der Wirtschaftsbehörde noch nicht rechtsgültig ist.

Text: Matthias Soyka



Die Nutzung des Kleinen Grasbrooks während der Olympischen Spiele: Die U-Bahn endet am Baakenhafen

Mann mit Überblick

Neuer Buss Ports Logistics-Chef hofft auf weitere Zukunft in Hamburg



Der starken Männer bei Buss: Johann Killinger, Marco Neelsen und Heinrich Ahlers (v.l.)

Was die bloße Körpergröße angeht, hat Marco Neelsen den Überblick. 2,05 Meter ist er groß. Und doch gibt sicher der neue Buss Ports Logistics-Chef eher bescheiden, lebt trotz Schuhgröße 47 auf keinem besonders großen Fuß. Von seiner Wohnung in Hamburg-Ottensen könne er manchmal abends das Knallen eines Lukendeckels vom Hafen her hören. Das gebe ihm ein heimisches Gefühl. „Mir macht Hafen Spaß. Ich kann nichts anderes, ich möchte nichts anderes“, sagt der 40-Jährige. Und mit einem Schuss Selbstironie fügt er hinzu, dass seine Priorität auf seiner Agenda zunächst nicht auf den Folgen der Hamburger Olympia-Bewerbung gelegen habe, sondern im Kauf einer Winterjacke. Zehn Jahre hatte der studierte Nautiker zuvor in deutlich wärmeren Gefilden wie Oman, Nigeria, Jordanien und Bahrain gearbeitet.

Nun also soll er die Geschicke des drittgrößten Hamburger Hafenbetriebs leiten und bis Ende nächsten Jahres nach und nach die Geschäfte von Heinrich Ahlers übernehmen, der allmählich in den Ruhestand geht. Man könne von ihm noch allerhand lernen, sagt Neelsen höflich. „Ich trete in große Fußstapfen.“ Sieben Jahre hat Ahlers die Umschlagabteilung der Buss Group geleitet, war verantwortlich für die ersten Auslandsengagements in Eemshaven und in der Ost-Türkei (Iskenderun). Dazu baute Buss Inlandshäfen in Wittenberge und Berlin-Wuster-

mark auf. Das alles seit 2008 wohl wissend, dass Ende nächsten Jahres die Anlagen am Ross- und Hansahafen an die Stadt zurück übergeben werden müssen, da hierhin Unikai vom Kleinen Grasbrook verlagert werden soll. Über 200 Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel.

Hätten Mitarbeiter damals auch nach Hause schicken können

Wie also soll es weiter gehen? Johann Killinger, der Geschäftsführende Gesellschafter, windet sich um eine Antwort. Man sei noch in

Gesprächen mit der Stadt. Olympia sei gut für die Stadt, gibt er diplomatisch zu Protokoll. Hamburg sei in den letzten zehn Jahren bei der Infrastruktur ins Hintertreffen geraten. Die Stadt habe nun keinen einfachen, sondern sehr anspruchsvollen Weg gewählt. Aber auch einen interessanten. „Wir werden uns verändern müssen“, sagt er. Just trat der Multimillionär in die SPD ein.

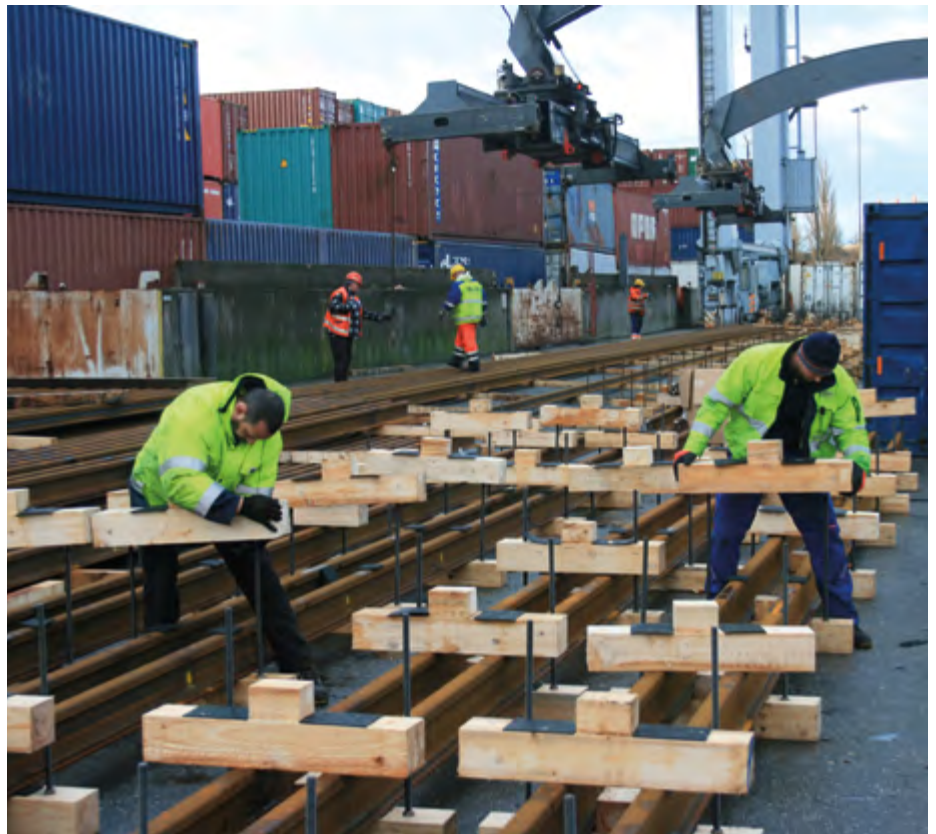
Acht Jahre lang stagniere der Hamburger Hafen nun schon. Die Umschlagzahlen für dieses Jahr dürften unter 9 Millionen Containern liegen. In Gesprächen, die derzeit mit der Politik und Hafent-

verwaltung laufen, nehme er sehr wohl das Bewusstsein für die Fragilität des Hafens wahr. „Ich sehe weiter Perspektiven“, ergänzt er. „Wir wollen eine Lösung für unsere Mitarbeiter. Ich hätte die auch vor fünf Jahren nach Hause schicken können.“

Wofür die Gruppe unmittelbar vor der Lehman-Pleite 118 Millionen Euro von der Stadt bekommen hat, damit sie vor 2026 aus dem Pachtvertrag am Mittleren Freihafen aussteigt, lässt er freilich unbeantwortet. Auch dass Buss in den Verlagerungsplänen der Stadt nicht mehr auftaucht. Wie eine weitere Zukunft in Hamburg, abseits des Hauptsitzes in der HafenCity und des Umschlags am Kraftwerk Moorburg, aussehen könnte, lässt Killinger ebenfalls offen.

Ausbau des Stader Hafens „zwingend notwendig“

In Stade hat Buss ein Stück Kaiante gepachtet, eine Erweiterung dort sei laut Ahlers „zwingend notwendig“, um den Hafen erfolgreich zu entwickeln. An dessen eingeschlagenen Weg will Neelsen auf jeden Fall festhalten. „Man muss mehr generalisieren. Der Container wird immer der Motor des Umschlags bleiben. Aber nicht alleine. Ladung geht immer dahin, wo der leichteste Weg ist und wo sie am besten umgeschlagen wird“, doziert er. Deshalb wolle er verstärkt das Potenzial der Elbe und der Short-Sea-Verkehre nutzbar machen. Gerade habe man eine Vereinbarung mit der Reederei Eimskip über die Lieferung von Fisch in Kühlcontainern aus Island getroffen. In derartigen Lösungen liege noch viel Potenzial. Ein weiteres

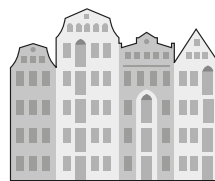


Am Buss Hansa Terminal sind derzeit rund 100 Mitarbeiter beschäftigt

Betätigungsfeld sei der Umschlag von Windkraftanlagen, den Buss erfolgreich in Eemshafen betreibt. Aufträge bis 2030 gebe es hierfür genug, wenngleich die jetzt bestehenden Kapazitäten ausreichend seien. Deshalb sei man auch aus der Bewerbung um den OTB in Bremerhaven ausgestiegen, so Ah-

lers. Dagegen sei das Gebiet der Versorgung der bereits bestehenden Windparks ein neuer Markt, den es zu erschließen gelte. Die Idee stößt er bei seinem Nachfolger auf offene Ohren. „Wir wollen weiter wachsen“, sagt dieser. Damit kennt er sich ja aus.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

L A G E R H A U S G M B H

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

HHLA baut trotz Gewinnwarnung aus

Vier neue Blocklager sollen die Effizienz am Burchardkai weiter erhöhen



Fotos: SLH

CTB-Geschäftsführer Jens Hansen vor den bereits bestehenden Blocklagern und der Ausbaufäche

Im Containerbereich läuft es für die HHLA derzeit alles andere als gut. Zehn Prozent minus musste der größte Hamburger Hafenbetrieb im ersten Halbjahr hinnehmen. Folge ist eine Gewinnwarnung: Fast 20 Millionen Euro weniger als zu Jahresbeginn erhofft sollen es 2015 werden, immerhin noch 150 Millionen Euro, aber eben nicht annähernd das Niveau des Vorjahres. Die Börse reagierte prompt und schickte den ohnehin schon angeschlagenen Wert auf sein Allzeittief von 12,75 Euro. Doch im Hafenumschlag muss man langfristig denken. Deshalb kündigte der just für drei weitere Jahre in seinem Amt bestätigte HHLA-Vorstand Stefan Behn an, bis 2017 vier weitere Blocklager auf dem Burchardkai aufzubauen. Fast 100 Millionen Euro sollen investiert werden.

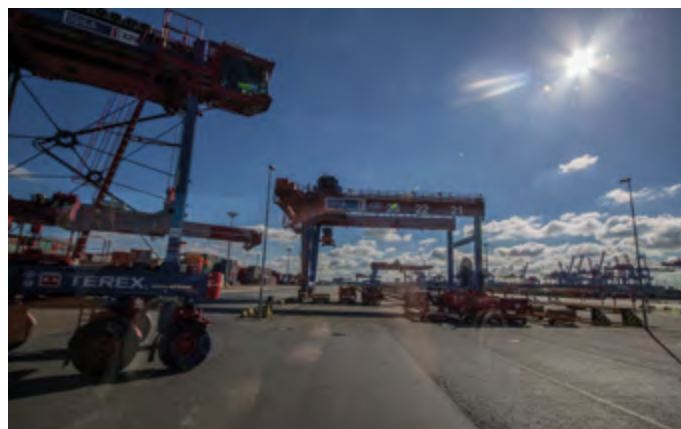
Bisher gibt es acht Blocklager am CTB, Platz wäre für 29. Der Vorteil von Blocklagern gegenüber den herkömmlichen Vancarrier-Lagern liegt darin, dass sie Platz für mehr als doppelt so viele Container schaffen. Zum einen können die Portalkräne sechs statt nur drei Boxen übereinander stapeln, zum anderen stehen die acht Reihen eines Blocks deutlich enger zusammen, da die jeweils 1,20 Meter breiten Fahrstreifen für die

Vancarrier wegfallen. „Jedes Blocklager bringt rund 100.000 TEU mehr Umschlag“, erläuterte CTB-Geschäftsführer

Jens Hansen. Derzeit liegt die maximale Terminalkapazität zwischen 3,8 bis 4 Millionen TEU, nach abgeschlossenem

Endausbau könnten bis zu 6 Millionen TEU umgeschlagen werden. Wann dies allerdings sein wird, ließ Behn offen. Man orientiere sich an der Marktentwicklung. Und die ist derzeit eher von sinkenden Frachtmengen und Überkapazitäten in der Nordrange geprägt.

Zu dem Ausbauprogramm gehört auch die Order von drei weiteren Containerbrücken für den Waltershofer Hafen, wo bereits jetzt



Der Güterbahnhof wird um zwei Gleise erweitert



Nichts für Nicht-Schwindelfreie: Die Führerkabine der größten Containerkrane ist in 80 Metern Höhe

schon fünf der größten Umschlaggeräte stehen, die das Abfertigen von 22.000-TEU-Schiffen ermöglichen würden. Insgesamt werden dann im Waltershofer Hafen 18 Containerbrücken auf 1,5 Kilometern Kailänge stehen, um gleichzeitig drei 14.000-TEU-Schiffe oder größer abzufertigen.

Krane kommen wieder aus Irland

Erstmals seit langem hat die HHLA die Kräne in Irland und nicht in China bestellt. Grund sei die Aufwertung des Yuan um rund 25 Prozent. Zudem sei Hamburgs wichtigster Handelspartner laut Behn nicht mehr so wettbewerbsfähig wie in früheren Jahren.

Ebenfalls zum Ausbaupaket gehört die Erweiterung des Güterbahnhofs um zwei weitere auf dann zehn Gleise. Schon jetzt ist die CTB-Anlage mit 629.000 umgeschlagenen TEU in 2014 nach Altenwerder (785.000 TEU) der zweitgrößte deutsche Containerbahnhof. Im Zuge dessen werden im Nordteil

des Bahnhofs zwei Portalkrane durch größere Einheiten ersetzt, im Süden wird ein zusätzlicher dritter Kran installiert.

Insgesamt steigt mit dem Systemausbau der Automatisierungsgrad weiter an. Etliche der derzeit 134 Vancarrier können dann stillgelegt werden, was aber keinen Arbeitsplatzabbau

nach sich ziehen wird. Die ehemaligen Vancarrier-Fahrer werden dann als Fernsteuerer eingesetzt. Und ganz nebenbei dürften die Schadstoffemissionen sinken, da die Blocklager anders als die Diesel-getriebenen Vancarrier rein elektrisch laufen.

Schiffsgrößen wachsen nicht mehr



Lkw-Abtransport am nördlichen Ende der Blocklager

Bezüglich der Schiffsgrößenentwicklung glaubt Behn jedoch, dass allmählich das Ende der Fahnenstange erreicht sei. „Wenn diese riesigen Schiffe nicht voll ausgelastet sind, können sich die economics of scale schnell in ihr Gegenteil verwandeln.“

Text: Matthias Soyka

Brandbrief wegen Sedimentnotstands

Der UVHH fordert den Wirtschaftssenator zum sofortigen Handeln auf



Der HANSA-PORT ist Deutschlands größtes Massengutterminal und sehr auf tiefe Liegewannen angewiesen

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) hat in einem Schreiben an den Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) eine nachhaltige Lösung für das Sedimentproblem an den Liegeplätzen im Hamburger Hafen eingefordert. Seit nunmehr über 18 Monaten würden die „Solltiefen an den Liegeplätzen sowie die notwendigen Wassertiefen der Zufahrten zu den Liegeplätzen erheblich unterschritten“, heißt es in dem Brief des UVHH-Präsidenten Gunther Bonz. Die Lage sei aufgrund der anhaltenden Untätigkeit der Hamburg Port Authority (HPA) „dramatisch“. Während der Sommermonate hatte die Hafenverwaltung die Baggerarbeiten komplett eingestellt.

Es habe sogar schon erheblichen wirtschaftlichen Schaden gegeben, mahnt Bonz weiter: „Aufgrund der Mindertiefen mussten bereits Schiffe in andere Häfen umgeroutet oder in anderen Häfen geleichtert werden.“ So beispielsweise die „Chun Kang“ am 18. September, die Rostock statt Hamburg anlaufen musste. Selbst zwei nur mit 40.000 Tonnen beladene Schiffe erreichten Anfang Oktober nicht ihr Ziel.

„Teilweise gibt es sogar betriebliche Einschränkungen bei Produktions-/Industrieanlagen, weil die für die Versorgung vorgesehenen Schiffe die entsprechenden Kaianlagen nicht mehr erreichen können“, heißt es in dem Brief weiter.

Eine geradezu skurrile Situation ergab sich während der Cruise-Days. Wegen der zu geringen Tiefe vor dem HafenCity Terminal musste die „Queen Mary“ am neuen Kreuzfahrtterminal im Mittleren Freihafen festmachen.

Stadt zahlte Kreuzfahrtgästen Taxifahrten nach Steinwerder

Die über 4.000 Gäste wurden mit Taxen in die Innenstadt kutschert. Die Kosten für den Transfer soll laut UVHH die Stadt Hamburg übernommen haben.

Wie berichtet, hatte der HANSA-PORT gegen die zustän-

dige HPA sogar vor Gericht ein Zwangsgeld erwirkt, weil diese der gerichtlichen Aufforderung nicht gefolgt war, endlich ihrer Baggerpflicht nachzukommen. Die Hafenverwaltung berief sich auf ein Abkommen mit Schleswig-Holstein, wonach sie in den Seitenarmen und Hafenbecken nicht in den Sommermonaten baggern dürfe, sondern erst ab November. Dem hatte jedoch umgehend die Umweltbehörde widersprochen. Die HPA dürfe jederzeit an jedem Ort baggern, nur die Sedimente aus den Hafenbecken, sehr wohl aber aus den Zufahrten, nicht vor der Tonne E3 in der Nordsee oder bei Neßsand vor November ab-

kippen. Eine Zwischenlagerung etwa in einem ausrangierten Massengutfrachter, wie es in Holland üblich ist, wäre ein Lösung.

Das Sedimentproblem ist schon seit Jahren bekannt. Noch der CDU-Senat hatte 2008 die HPA aufgefordert, ein dauerhaftes Sedimentkonzept vorzulegen. Passiert ist seitdem allerdings wenig. Im Hafen hält sich das Gerücht, dass die HPA in den vergangenen Jahren bewusst zu wenig gebaggert habe, um Kosten zu sparen und so den Hamburger Haushalt zu entlasten. Erst jüngst musste die HPA vor einem Senatsausschuss einräumen, dass sie von den 1,061 Milliarden Euro aus dem Verkauf der HHLA nur 26,6 Prozent und nicht die gesamte Summe für Investitionen im Hafen verwendet hat. Jährlich gibt die HPA zwischen 40 und 66 Millionen Euro für die Sedimentbaggerei aus.

Man brauche derzeit eigentlich

Von Mindertiefen betroffene Hafenbetriebe	
Unternehmen	Abweichung von der Solltiefe
ADM Silo Hamburg	0 - 1,5
Bomin	2,2 - 2,8
Buss	0,6 - 1,2
C. Steinweg	0,3 - 2,2
EUROGATE	0,4 - 2,2
GTH	0 - 1,5
HaBeMa	0 - 1,5
Hagel	0 - 1,4
HANSAPORT	1,5 - 2,7
HHLA CTA	0,1 - 2,4
HHLA CTB	0,1 - 2,7
HHLA CTT	0,8 - 2,3
Kalikai	0,1 - 1,5
Noble & Thörl	0 - 2
Oiltanking	0,4 - 1,5
Silo P. Kruse	0,3 - 1,5
Wallmann	0,3 - 1,5

(Angaben in Metern)

keine Fahrrinnenanpassung, murt man in diversen Unternehmen. Es würde schon reichen, wenn die bisherige Fahrrinntiefe wenig-

stens überall gehalten werde. Die Hafenbetriebe drohen der HPA nun mit Mietminderung.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

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

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

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

Mehr Geld und weniger Abgaben

Bundesregierung sagt Wirtschaft Unterstützung auf Maritimer Konferenz zu

Wer auf der 9. Nationalen Maritimen Konferenz grundlegend Neues erwartet hatte, wurde enttäuscht. Die meisten Veränderungen waren schon im Vorfeld des Treffens von Politik und Wirtschaft in Bremerhaven bekannt geworden. Hauptsächlich erfüllte die Bundesregierung seit langem von den Reedern gestellte Forderungen, um diese mit der internationalen Konkurrenz gleichzustellen. So dürfen Schiffseigner künftig die Lohnsteuer statt zu 40 Prozent vollends einbehalten, zudem sollen sie auch von den Sozialversicherungsbeiträgen befreit werden. Vom Tisch ist überdies die einst vom Bundesfinanzministerium ersonnene Versicherungssteuer für Schiffserlöse. Und auch die Fördersätze für Forschung, Entwicklung und Innovation in der Zulieferindustrie wurden kräftig erhöht. Der Bund gibt künftig 25 statt 15 Millionen Euro, wenn die Länder ihrerseits noch ein Drittel dazuschießen.

„Das ist doch ein gutes Angebot“, sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel, die vor den 800 Gästen eingangs sprach. Sie sah drei Zukunftsthemen der Branche: Die zivile Schifffahrt, den Tiefseebergbau und die Offshore Windenergie. Diese sei ein zentraler Baustein der Energiewende. Sie verteidigte die Deckung der Ausbaugeschwindigkeit, weil Kosteneffizienz nun einmal wichtig sei.



Bundeskanzlerin Angela Merkel will Windenergie weiter fördern

Bei der Änderung der Vergabemodalitäten in ein Ausschreibungsverfahren müsse jedoch darauf geachtet werden, dass es zu keinem Abriss der Aufträge komme, sagte die Kanzlerin. Beim LNG-Ausbau habe man die Mittel erhöht, das Bundesverkehrsministerium 10 Millionen Euro zusätzlich erhalten, auch wenn die Auslastung der

europäischen Flüssiggas-Terminals derzeit nur bei 16 Prozent liege. „Aber das kann sich ja schnell ändern“, sagte die Kanzlerin.

Abseits der offiziellen Verlautbarung erklärte der Maritime Koordinator der Bundesregierung und Organisator der Konferenz, Uwe Beckmeyer, dass der Bund sehr wohl ein Bemühen Brunsbüttels um Fördergelder für den



Uwe Beckmeyer,
Maritimer Koordinator



Sigmar Gabriel,
Bundeswirtschaftsminister



Alexander Dobrindt,
Bundesverkehrsminister

Bau eines LNG-Terminals unterstützen werde. Sowohl bei der EU als auch in diversen Ministerien wie etwa dem Bundesforschungsministerium gebe es dafür Töpfe. Jedoch müsse das Gros für das Milliarden-Invest von der Industrie kommen. „Der Bund wird das Terminal nicht komplett finanzieren“, stellte er klar.

Wirtschaftliche Attraktivität wird weiter steigen

Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel freute sich, dass die Küste nach Jahrzehnten des Abbaus nun eine Reindustrialisierung erlebe, wie der geplante Siemens-Werksneubau in Cuxhaven belege. Er unterstütze in der Forschung Forderungen der Schiffsbauer nach einem Pendant zur Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt und mahnte vor überzogenem Konkurrenzkampf der deutschen Häfen untereinander. Die Konkurrenz sitze in Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam.

Am konkretesten wurde Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Er sagte, die Zeiten des

unterfinanzierten Verkehrshaushalts seien endgültig vorbei. Jedes Jahr stünden nun 4 Milliarden Euro mehr im Etat. Mittel, die hauptsächlich in den Norden fließen wie etwa die Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven für 423 Millionen Euro, die wenige Tage zuvor beschlossen wurde. Dies seien zum Teil private Gelder in ÖPP-Projekten wie etwa bei der Hafenuferspange, die wegen der Olympia-Bewerbung Hamburgs auf der To-do-Liste ganz nach oben gerutscht ist.

Abseits der Konferenz war zu hören, dass die Chancen für eine Aufnahme der Schleuse Lüneburg

in den Bundesverkehrswegeplan, der noch in diesem Jahr vorgelegt wird, gestiegen seien. Der Haushaltsausschuss des Bundestages hatte zuvor weitere Planungsgelder bewilligt. In dem Plan ist auch der Weiterbau der Küstenautobahn A20 vorgesehen. Sie dürfte 2025 fertig sein, hieß es.

Zum Abschluss legte Beckmeyer eine „Maritime Agenda“ vor, die Handlungsempfehlungen der Arbeitsgruppen enthält, die seit März tagten. Da sie jedoch nicht mit den anderen Ressorts abgestimmt war, enthält sie kaum Konkretes sondern nur Absichtserklärungen.

Text: Matthias Soyka



Die Bremerhavener Stadthalle war mit 800 Gästen voll besetzt

Erster Hamburger Trucker am JWP

Das Fuhrunternehmen Meta & Peter Beeken hat in Wilhelmshaven ein Büro eröffnet



Im Verwaltungsgebäude des JadeWeserParks ist nun auch eine Beeken-Zweigstelle untergebracht

Darauf hat man am JadeWeserPort lange gewartet. Mit dem Fuhrunternehmen Meta & Peter Beeken hat sich erstmals ein alt eingesessener Hamburger Betrieb auch in Wilhelmshaven niedergelassen. Pünktlich zum 100. Firmenjubiläum zogen 14 Mitarbeiter in das Bürogebäude der Hafenverwaltung mit ein. Im kommenden Jahr soll ein wenig südlich am JadeWeserPark die erste Baustufe eines Logistikzentrums entstehen. Firmenchef Bernd Beeken investiert 2 Millionen Euro.

„Bei der mittel- bis langfristigen Entwicklung am Weltmarkt, glaube ich nicht, dass die Kapazitäten für den Containerumschlag in Hamburg und Bremerhaven ausreichen werden“, begründet Beeken den Schritt. Wilhelmshaven könne dazu allerdings einen Beitrag leisten. Er sieht die Expansion gen Westen als „Zukunftssicherung“. Er habe bereits seit 2006 mit dem Gedanken geliebäugelt, so Beeken weiter, als sich abgezeichnet habe, dass die Schiffsgrößenentwicklung immer weiter steigen werde. Und da die extrem großen Schiffe nicht mehr so manövrierfähig seien, sei ein Hafen mit

wenig Revierfahrt, tiefem Wasser und großem Drehkreis im Vorteil. „Die Kundschaft erlaubt es außerdem nicht, dass man sich nur auf einen Standort konzentriert.“

Beeken ist spezialisiert auf Lkw-Kurzstreckenverkehre bis zu 150 Kilometer. Sein Ham-



Die Hamburger Zentrale

burger Fuhrpark umfasst 25 eigene Lkws und 20 Laster von Subunternehmen. Neben dem Containertransport, wofür er 100 eigene Chassis bereit hält, sind im Hamburger Raum auch fünf Müllautos für die französische Veolia-Gruppe im Abtransport von Papiermüll aus den blauen Tonnen und gelben Säcken unterwegs, um Sortieranlagen anzufahren. Daneben verfügt das Unternehmen über zwei Tief-lader, einen Plattenhänger und mehrere Kippchassis. Damit kann Beeken von seinem Hauptsitz in Hamburg-Georgswerder mit seinen 45 Mitarbeitern so ziemlich alles bewegen, was die

Kundschaft fordert. Immerhin 8 Millionen Euro erwirtschaftet das Unternehmen so jedes Jahr.

„Wir fahren an sechs Tagen in der Woche rund um die Uhr“, berichtet Beeken. Allein 60.000 TEU im Jahr holt seine Firma aus dem Hamburger Hafen oder liefert sie dort ab. Denn Im- und Export halten sich die Waage. Zum Import zählen beispielsweise Nüsse, die Beeken direkt in die Produktion von Röstereien liefert, nachdem sie vom Veterinäramt geprüft und verzollt worden sind. Exportiert werden häufig Maschinenteile.

Touren rund um Hamburg werden zur Geduldsprobe

Doch die Fahrten in den Hamburger Hafen sind nicht nur für ihn seit Monaten zu einer Geduldsprobe geworden. Die Baustelle auf der A7 führt täglich zu kilometerlangen Staus. Seitdem die Ausnahmeregelung am Nordwestkreuz, nach der Lkws auch die Überholspur benutzen durften, Anfang Oktober wegen einer

100 Prozent höheren Unfallquote wieder aufgehoben wurde, staut sich der Verkehr vom Nordwestkreuz teilweise durch den Elbtunnel bis zu den Harburger Bergen. Ein großer Kunde Beekens sitzt in Rellingen. „Teilweise fahren wir ihn über Stellingen statt über Schnelsen-Nord an“, sagt Beeken. Dennoch schaffen seine Fahrer täglich nur noch zwei statt sonst drei Touren. Daneben seien auch einige Leercontainerdepots überlastet. Auch hier stauet es sich täglich.

Da gehe es in Wilhelmshaven doch ganz anders zu. Vom Autobahnende bis zum Terminal sind es nur 600 Meter. Nicht einmal eine Ampel trennt die Fahrer vom Yard. „Wilhelmshaven hat den Reiz, dass alles neu ist und problemlos funktioniert“, meint Beeken, der den Familienbetrieb in vierter Generation führt. Im JadeWeserPark in Roffhausen werden nun bis zum kommenden Jahr eine Halle mit 13.000 Quadratmetern und eine Freifläche mit 5.000 Quadratmetern entstehen. Container sollen hier ausgeladen



Bernd Beeken,
Geschäftsführender Gesellschafter

den und die Ware in die Region verteilt werden. Zudem besteht eine Erweiterungsoption auf bis zu 30.000 Quadratmeter. Derzeit hat Beeken hier sieben eigene Lkws am Laufen, dazu vier von Subunternehmen. Und wenn am JWP mal nichts zu tun ist, holt Beeken Ware aus Bremerhaven. „Wir sind eben breit aufgestellt und haben nie nur auf ein Pferd gesetzt.“

Text: Matthias Soyka



Fotos: Beeken

Breit aufgestellt: Beeken hat so ziemlich alle Arten von Chassis und Anhängern im Angebot

Was kann ich gegen VW tun?

Nach „Dieselgate“ haben Volkswagen-Kunden eine Reihe von Rechten



Die allerneuesten VW-Dieselmotoren sind von dem Abgasskandal nicht mehr betroffen

Die Abgasaffäre „Dieselgate“ des Autoriesen VW hat nicht nur in Deutschland das Vertrauen der Verbraucher erschüttert. Seit bekannt wurde, dass Volkswagen offenbar im großen Stil Behörden und Verbraucher gleichermaßen getäuscht hat, überschlagen sich die Zahlen. Die bewusst manipulierte Software wurde laut VW weltweit insgesamt 11 Millionen Mal verbaut, allein in Deutschland sind offenbar 2,8 Millionen Fahrzeuge betroffen. Sämtliche betroffenen Fahrzeuge sollen laut VW mit einer fehlerfreien (will heißen: nicht manipulierten) Software nachgerüstet werden. Aber müssen das die VW-Kunden so einfach hinnehmen? Die Antwort lautet: Nicht unbedingt. Denn den Betroffenen stehen grundsätzlich verschiedene Rechte zu.

1. Auskunftsrecht

Jeder Kunde kann Auskunft vom Händler (oder Hersteller) darüber verlangen, ob in seinem Fahrzeug eine betroffene Software vorhanden ist. Wird eine solche Anfrage nicht beantwortet, kann der Kunde sein Recht auf Auskunft durch eine Klage vor Gericht durchsetzen.

lassungsbestimmungen entspricht. Allerdings erscheint es derzeit recht unwahrscheinlich, dass das Kraftfahrtbundesamt die jeweilige Betriebserlaubnis widerrufen könnte. Dennoch haben die Betroffenen das Recht, vom Händler oder Hersteller sofort schriftlich zu fordern, für einen derartigen Schaden aufzukommen.

späteren Verkauf einer Wertminderung unterliegen wird. Dies ist jedoch keinesfalls ausgeschlossen. Deshalb sollten Kunden auch hier umgehend vom Händler oder Hersteller schriftlich fordern, im Zweifelsfall für einen derartigen Schaden aufzukommen.

2. Zulassungsbestimmungen

Es ist möglich, dass ein betroffenes Fahrzeug aktuell nicht den Zu-

3. Wertminderung

Ebenfalls noch nicht geklärt ist, ob ein betroffenes Fahrzeug beim

4. Rücktritt vom Kaufvertrag

Außer Frage steht, dass bei Fahrzeugen, die nicht älter als zwei Jahre sind, ein Mangel seit der Auslieferung besteht. Die von

VW geplante Rückrufaktion beseitigt diesen Mangel jedoch nur teilweise. Bringt man die Software nämlich auf einen Stand, der unter allen Bedingungen ein optimales Abgasverhalten sicherstellt, muss je nach eingesetzter Technik zumindest mit einem erhöhten Verbrauch von Harnstoff oder von Kraftstoff gerechnet werden, was sodann seinerseits einen Mangel darstellt.

Ob durch diese Tatsache ein Rücktritt vom Kaufvertrag möglich wird, ist derzeit noch nicht absehbar. Grund dafür ist, dass nicht jeder Mangel eines Fahrzeugs zum Rücktritt berechtigt, sondern erst dann, wenn der Mangel „erheblich“ ist. Die vom Bundesgerichtshof aufgestellte Erheblichkeitsgrenze wird aber grundsätzlich erst dann überschritten, wenn die Mangelbeseitigungskosten mehr als fünf Prozent des Kaufpreises betragen. Bei den nach VW-An-

gaben zu erwartenden Kosten der Nachrüstung pro Fahrzeug wird diese Grenze wohl nicht überschritten werden. Auch ein erhöhter Verbrauch wird hierfür kaum ausreichen. Deshalb müssten weitere Kosten hinzukommen, z.B. durch einen signifikant erhöhten Verschleiß, um den Betroffenen ein Rücktrittsrecht aufgrund eines „erheblichen“ Mangels zu gewährleisten.

5. Arglistige Täuschung

In jedem Fall gilt für die durch „Dieselgate“ betroffenen Kunden ebenso wie für Kunden älterer Fahrzeuge eines: Sie wurden getäuscht. Sollte die Einhaltung bestimmter Emissionswerte sowie Verbräuche (sei es Harnstoff oder Diesel) beim Kauf nachweislich eine maßgebliche Rolle gespielt haben, können Kunden diese Verträge wegen arglistiger Täuschung



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

innerhalb eines Jahres anfechten. Gerechnet wird ab dem Datum, wo der Kunde Kenntnis des Problems erlangte, also im aktuellen Fall wohl die 39. Kalenderwoche.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



Einst der Stolz der Volkswagen AG, nun das Sorgenkind: Der TDI-Motor galt als einer der Sparsamsten der Klasse

Feine Kost auf die Schnelle

Im „Feinkost Hafencity“ bekommt man mittags Deftiges wie aus Omas Küche



Gläser zum Mitnehmen



Edler Burger

Das Lokal befindet sich unten links, rechts hinten die Elbphilharmonie

Hamburgs jüngster Stadtteil, die HafenCity, ist so gut wie fertig gestellt. Dutzende Bürokomplexe sind entstanden, in denen zur Mittagszeit diverse Mägen knurren. Für sie gibt es schon seit acht Jahren am Kaiserkai in Blickweite zur Elbphilharmonie ein kleines, aber sehr beliebtes Lokal, das mehr eine Mischung aus Schnellimbiss und Edelrestaurant ist: Das „Feinkost Hafencity“.

Inhaber Thomas Jeche hat sich von der Küche seiner Großmutter inspirieren lassen und versucht, mit liebevoll zubereiteter Hausmannskost eine Brücke zwischen Tradition und Moderne zu schlagen. Den Mittagstisch mit Pasta und Pesto, Hackbraten oder Lasagne kocht er täglich frisch. Die kleine Karte wechselt wöchentlich.

Darauf stehen acht Gerichte zwischen 3,90 und 9,90 Euro. An die kleinen Stehtische mit den Barhockern werden Omas Krautnudeln (Rinderhack mit Kraut und Speck),

hausgemachte Spaghetti mit Geflügelleberragout und Salbei, Makkaroni-Auflauf mit Hähnchen, Spinat und Kürbis oder ein asiatischer Herbstsalat gebracht. Wir entscheiden uns für das „Thomas Spezial“, einen Burger mit Bacon, Zwiebelmarmelade, Sieben-Kräuter-Majo, ausgemachten Pommes und Remoulade.

Es dauert keine zehn Minuten, da kommt eine üppige Portion mit einem kreisrunden Brötchen, das nicht den üblichen Nasenknutschern bekannter Fastfoodketten

ähnelt, sondern aus einer hiesigen Bäckerei stammt und eher knackig ist. Der dicke Fleischklops dazwischen macht den Burger zu einer ziemlichen Maulsperre. Von dieser esstechnischen Kalamität abgesehen, ist der Geschmack hervorragend.

Mittlerweile hat sich vor dem Tresen, an dem man bestellt und vorab bezahlt, eine lange Schlange gebildet. Wer nach 12 Uhr kommt, findet schwer einen Sitzplatz. Deshalb gibt es alle Speisen auch zum Mitnehmen. Dazu gehören selbst gemachte

Schokolade, Macarons, Pralinen, Gewürzsalz, Kekse, Blaubeer- oder Orangenessig, Chili oder Rosmarin-Birnen-Confit. Wer abends die Feinkost genießen will, hat zudem die Möglichkeit, den Party-Service zu ordern.

Text: Nils Knüppel

Feinkost Hafencity

20457 Hamburg

Kaiserkai 27

Tel: 040 - 36 122 587

www.feinkost-hafencity.de

Öffnungszeiten:

Mo. - Fr. 11 - 16 Uhr

An Wochenenden geschlossen

Plötzlich Zielscheibe

Milla Jovovich muss sich in „Survivor“ nicht nur vor Pierce Brosnan in Acht nehmen



Der „Watchmaker“ (Brosnan) lässt es krachen



Hinter der Falschen her: Kates Kollegen

Milla Jovovich ist vor allem für ihre „Resident Evil“-Reihe bekannt. Die Schauspielerin auf diese Zombie-Serie zu reduzieren, hieße jedoch, ihr Unrecht zu tun. In James McTeigues „Survivor“ spielt sie mal keine Super-Frau, sondern eine ganz normale Botschaftsangestellte, die sich durch ihre Hartnäckigkeit in eine höchst unangenehme Position manövriert. Das Resultat wird zwar kein Klassiker, ist aber für einen netten DVD-Abend durchaus gut brauchbar.

Kate Abbott (Jovovich) arbeitet für die amerikanische Botschaft in London, zuständig unter anderem für Visa-Angelegenheiten. Da sie bei einem Antragsteller anfängt, nachzubooren und unangenehme Fragen zu stellen, wird sie den falschen Leuten lästig. Diese heuern den Profikiller „The Watchmaker“ (Brosnan) an, der sofort ungerührt zur Tat schreitet. Um Kate auszuschalten, jagt der kurzerhand ein ganzes Restaurant in die Luft. Anders als geplant, ist Kate zufällig nicht unter den Opfern. Aus diesem Grund wird sie von ihren eigenen Leuten als Terroristin verdächtigt und ab jetzt

nicht nur von einer Auftragsmörder, sondern auch von ihren eigenen Leuten durch London gehetzt...

Parallelen zu „Die drei Tage des Condor“

„Survivor“ ist bislang von der Kritik nicht besonders gnädig aufgenommen worden. Zugegeben, ein Ausbund von Originalität ist das Drehbuch nicht. Die Ausgangssituation erinnert sehr an „Die drei Tage des Condor“, der Hauptplot an „Projekt: Peacemaker“ und das Ende an „Der Schakal“. Der Dreh- und Angelpunkt des Films, dass ausgerechnet diejenigen

Nationen, die Bürger am meisten überwachen und wie bekloppt deren Daten sammeln, nicht in der Lage sind, die richtigen Schlüsse zu ziehen und statt dessen die Falschen jagen, ist aber nicht ohne Ironie (auch wenn wegen der Texteinblendung am Ende bezweifelt werden darf, dass sich das Drehbuch so verstanden wissen will).

Milla Jovovich ist endlich mal als ganz normale Frau ohne Martial-Arts-Erfahrung zu sehen und macht ihre Sache richtig gut. Und die weiteren Nebenrollen, die u.a. mit Dylan McDermott, Angela Bassett, Robert Forster sowie Benno Fürmann

besetzt sind, können sich allesamt sehen lassen.

Text: Dr. Martin Soyka



Gejagt: Milla Jovovich



Ab 27 November zu haben

Spedition als Galerie

Zwei Hamburger Künstlerinnen zeigten ihre Werke beim Logistikdienstleister Göllner

Eine Kunstausstellung in einem Logistikunternehmen ist selbst im unkonventionellen Hamburg nicht ganz üblich. Die Spedition Göllner jedoch lud über 80 Freunde und Geschäftspartner zu einer Vernissage zweier Künstlerinnen, die maritime Motive in ihren Bildern vereinigen. Die Idee war Firmenchef Christian Göllner bei der Lektüre eines Berichts von „Stadt Land Hafen“ über Amely zur Brügge gekommen.

Die Hamburgerin hat ein Faible für Container. Die Boxen malt sie in Öl auf Leinwand, wobei sie deren Rahmen gleich mit gestaltet. Das gefiel Göllner so gut, dass er ein Bild für seine Tochter Johanne-Charlotte in Auftrag gab. Am Ende waren in den Speditonsräumen gut 40 Bilder über einen Monat lang zu sehen. Neben Amelie zur Brügge, die gleich ein weiteres Werk an einen Kollegen Göllners verkaufen konnte, waren auch Werke von Maren Riehl zu sehen.

Text: Matthias Soyka



Amely zur Brügge, Maren Riehl, Christian und Johanne-Charlotte Göllner

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehe 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail
info@norddeutschesmedien-
kontor.de

Medienberatung:

Telefon +49.40.260.984 79
E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

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

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 2015

Verantwortlich für den redaktion-
ellen Inhalt dieser Ausgabe ist
Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:
10. Dezember 2015

STADT LAND HAFEN

Windkraftumschlag verdreifacht



Brunsbüttel – Brunsbüttel Ports hat im Elbehafen in den ersten drei Quartalen über 1.300 Komponenten für die Windkraftbranche umgeschlagen. Das sind mehr als dreimal soviel wie im gleichen Zeitraum 2014. Darunter waren Turmsegmente bis 65 Tonnen, Naben bis 35 Tonnen, Gondeln mit Gewichten von 50 Tonnen und Rotorblätter. Diese werden in Brunsbüttel zwischengelagert und anschließend in der Regel per Schwerlast-Lkw zu den nahen Baustellen der Onshore-Windparks transportiert.

Passagierrekord am Seehafen Kiel

Kiel – Der Seehafen Kiel hat in diesem Jahr einen neuen Passagierrekord verzeichnet. Insgesamt wurde der Hafen 133mal von 25 verschiedenen Schiffen mit einer Gesamttonnage von über 8,6 Millionen. BRZ (+ 19,4 Prozent) angelaufen. Über die verschiedenen Terminalanlagen gingen 458.771 Passagiere. Das ist ein Plus von fast 30 Prozent. Häufigste Gäste waren die Schiffe der Reedereien AIDA, Costa, MSC und TUI Cruises mit zusammen 90 Anläufen. An zwölf Terminen waren gleich-

zeitig drei oder sogar vier Kreuzfahrtschiffe zusätzlich zu den Fähren im Hafen.

Neue Logistikanlage in Düsseldorfer Hafen

Düsseldorf – Der Logistikimmobilien-Entwickler Panattoni Europe hat im Düsseldorfer Hafen gemeinsam mit den Projektpartnern AEW Europe, BLG LOGISTICS, dem Kunden Daimler, der RheinCargo sowie der Stadt Düsseldorf und dem Grundstückseigentümer Stadtwerke Düsseldorf den Spatenstich für eine neue Logistikanlage gesetzt. Auf einer Gesamtgrundstücksfläche von 117.000 Quadratmetern entsteht ein Logistikzentrum, das auf die Anforderungen der Autoteile- und Industrielogistik zugeschnitten ist. Der erste Bauabschnitt umfasst rund 71.000 Quadratmeter Grundfläche, auf der eine Logistikanlage mit drei Hallenbereichen und insgesamt 32.000 Quadratmetern Nutzfläche sowie weiteren 1.000 Quadratmetern Büro-, Sozial- und Technikflächen entsteht. Die Fertigstellung ist für Frühjahr 2016 geplant. Insgesamt werden in zwei Bauabschnitten 60.000 Quadratmeter Logistikfläche realisiert.

Zinsen bleiben mittelfristig niedrig

Hamburg – Die Zinsen am europäischen Kapitalmarkt bleiben in den nächsten zwei Jahren historisch niedrig. Diese Einschätzung gaben Experten der Haspa auf einer gemeinsamen Veranstaltung mit dem Immobilienmakler

Grossmann & Berger, der seinerseits das fehlende Angebot an Logistikimmobilien im Großraum Hamburg kritisierte. Gerade 1a-Objekte seien kaum noch zu haben und lägen mit Quadratmetermieten von 5,80 Euro bundesweit mit an der Spitze.

Der Hafen von Antwerpen boomt



Antwerpen – Der Hafen Antwerpen hat in den ersten neun Monaten des Jahres 156,5 Millionen Tonnen umgeschlagen, das sind 5,5 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum. Aufgrund des stetigen Zuwachses bei Frachtcontainern (+8 Prozent auf 7,265 Millionen TEU) und bei Flüssiggütern (+7,9 Prozent) erwartet Antwerpen für das Gesamtjahr 2015 ein Umschlagvolumen von über 200 Millionen Tonnen. Damit gewinnt der Hafen Antwerpen in allen Fahrtgebieten Marktanteile. Selbst im Asienverkehr konnte der Hafen in den ersten neun Monaten einen Zuwachs von 6,2 Prozent erzielen, während Hamburg seine Umschlagverluste, die im Containerbereich vermutlich zu einem Saldo von unter 9 Millionen TEU zum Jahresende führen werden, u.a mit einer Abkühlung der asiatischen Wirtschaft begründet hat.



Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Transporte / *Transport:*

- Straße / *Road*
- Luftfracht / *Airfreight*
- Schiene / *Rail*
- Seefracht / *Seafreight*

Fahrten / *Tours:*

- Nahverkehr / *Local traffic*
- Fernverkehr / *Long distance traffic*

Service / *Services:*

- Lagerhaltung / *Storekeeping*
- Kommissionierung / *Picking*
- Zollabfertigung / *Customs clearance*

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10
Fax: +49 40 741 06 86-87

E-Mail: ingo.kock@guehh.de
Internet: www.guehh.de