

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Scherbenhaufen nach Olympia-Aus

Der negative Ausgang des Hamburger Referendums hat viele Ursachen



Hamburg hat kein Glück mit Großprojekten: Unten links die Elbphilharmonie, hinten die gescheiterten Olympia-Pläne

Nach dem dramatischen Aus für die Hamburger Olympia-Bewerbung ist in der Hansestadt der Katzenjammer groß. Niemand aus Politik, Wirtschaft oder Meinungsforschungsinstituten hatte damit gerechnet. Noch am Wahlabend hatten die Institute ein leidliches Plus der Befürworter gemeldet. Doch es kam ganz anders. Und das hat eine Reihe von Gründen, die nicht nur in unglücklichen Umständen wie den Paris-Attentaten oder dem Fifa-Skandal liegen. Auch die Hamburger Politik hat eine Reihe Fehler begangen.

Der größte Fauxpas war, dass sich die Olympia-Planer frühzeitig die Hafenwirtschaft zum Feind gemacht hatten. Angesehene Betriebe wie Unikai waren vom zuständigen Staastrat mit den Worten abgekan-

zelt worden, dort würden nur einige Schrottautos verschifft. So etwas hinterlässt Spuren. Und die Planungen für den Hafen waren alles andere als ausgegoren. Der Termin 2024 hat sich schnell als zu optimistisch er-

Sicherheit & Effizienz auf See
Kompetenz von Anfang an

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

FURUNO
www.furuno.de

wiesen. Bis zuletzt war unklar, was aus einigen Hafenbetrieben werden sollte. Kaum jemand der rund 50.000 im Hafen Beschäftigten und in Hamburg Ansässigen dürfte deshalb für Olympia gestimmt haben. Seite 4

Eskalation

Das Chaos um die mangelhafte Schlickbaggerei im Hamburger Hafen wird zum Politikum. S. 6

Schwäche

Der HHLA zieht mit extrem schwachen Zahlen den gesamten Hamburger Hafen runter. S. 8

Hafenkonzept

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat das Nationale Hafenkonzept vorgelegt. S. 10

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

 **siegelschuppen.de**
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

aus der Traum! Aus Olympia in Hamburg und wohl auch in Deutschland wird auf Jahrzehnte nichts. Schade. Die Spiele hätten Hamburg sicher gut zu Gesicht gestanden.

Aber die Mehrheit, genauer gesagt ein Viertel der Wahlberechtigten (die Hälfte hatte gar nicht gewählt), war dagegen. Einige davon aus guten Gründen. Viele der Beschäftigten im Hamburger Hafen fürchteten um ihre Existenz.

Schuld daran hat eine verfehlte Hafenpolitik des SPD-Senats ohne klare Struktur für die nächsten Jahrzehnte. Den Kleinen Grasbrook in Rekordzeit abzuräumen, ohne bis heute genau zu wissen wie, war eine Schnapsidee. Man hätte sich bis 2028 Zeit lassen sollen.

Durch diesen Dilettantismus ist für Hamburg und Deutschland eine große Chance vertan.

Ihnen ein frohes Weihnachtsfest!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles

	Seite
Optimismus in Brunsbüttel	3
Olympia-Frust	4
Schlickchaos eskaliert	6
Schwache Hamburger Zahlen	8
Nationales Hafenkonzept	10
ZDS verhalten positiv	12



Wirtschaft	Seite
Neues STILL-Logistikzentrum	14
Logistik-Suchmaschine	16

Recht & Geld	Seite
Haftung bei Datenklau	18



Essen	Seite
Dolce Vino	20



DVD	Seite
Mission Impossible Rogue Nation	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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

Meldungen	
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Neue Angebote schaffen

Schleswig-Holsteiner optimistisch bei der 3. MetroLog in Brunsbüttel



Gastgeber Peer Witten (l.) und Frank Schnabel (r.) rahmen die Redner der 3. MetroLog ein

Zum dritten Mal trafen sich führende Köpfe der Logistik-Branche bei der MetroLog, um Chancen und Risiken für die Metropolregion Hamburg auszuloten. Nach Stade und Wismar diesmal in Brunsbüttel. Und vor allem die Schleswig-Holsteiner versprühten Optimismus. Man müsse neue Angebote schaffen und in Vorleistung treten, sagte Wirtschaftsstaatssekretär Frank Nägele, mit Blick auf ein neues Mehrzweckterminal am Tagungsort.

Experten warnten zwar, dass sich die Häfen nicht kannibalisieren dürften, schränkte der SPD-Politiker ein. Jedoch dürfe man nicht warten, bis die Nachfrage da sei. „Dann ist es zu spät. Wir müssen anbieten und in Vorleistung treten.“ Der Planfeststellungsbeschluss dürfte nach den Worten von Brunsbüttels Bürgermeister Stefan Mohrdieck bereits im Januar vorliegen. Ein weiteres Großprojekt am Standort könnte der Bau eines LNG-Importterminals werden. Die Europäische Investitionsbank unterstütze laut Nägele das Projekt stark. Mit Gasunie stehe auch ein Investor bereit. Nun müsse man gemeinsam auftreten, um das Projekt

im kommenden Jahr in Gang zu bringen.

Gastgeber und Brunsbüttels Ports-Chef Frank Schnabel gab zu bedenken, dass sich mittlerweile auch Wilhelmshaven als Standort bewerbe und die Zeit somit dränge. Zudem gebe es in Eemshaven, gleich hinter der niederländischen Grenze, Pläne, nach Rotterdam ein zweites Importterminal zu bauen.

Für die Logistikinitiative Schleswig-Holstein, Mitorganisator der MetroLog, sind solche Projekte von entscheidender Bedeutung, sagte deren Chef Holger Matzen. An der Nordseeküste gebe es Offshore-Logistik und chemische Industrie. Ziel sei es aber, noch weitere Industriezwei-

ge in den Norden zu holen. Die Ostseeküste glänze als Knoten zu Skandinavien und könnte mit dem Fehmarnbelttunnel ihre Brückenfunktion zwischen Hamburg und dem Raum Malmö/Kopenhagen verstärken. Man hoffe auf die Ansiedlung von Großlagern skandinavischer Firmen entlang der A1, da sich mit dem Tunnel die Transitzeiten reduzieren würden.

Bernd Pahnke, Hafenbeauftragter Nord der DB Schenker Rail, kündigte an, dass im nächsten Jahr der Intermodal- und Einzelwagenverkehr zwischen Maschen und Brunsbüttel ausgebaut werde, da der dortige Hafen der Einzige sei, der deutliche Wachstumszahlen aufweise.

Text: Matthias Soyka

Lehren aus dem Desaster

2028 wäre der wesentlich bessere Zeitpunkt gewesen



Gute Nacht Olympia: Die schönen Pläne werden für immer in die Schubladen verschwinden

Das hatten sich Olaf Scholz (SPD) und seine Olympia-Planer gänzlich anders vorgestellt. Als Hamburg das Rennen um die deutsche Olympiabewerbung gewann und die Zustimmung in der Hamburger Bevölkerung bei zwei Dritteln lag, hatte Hamburgs Erster Bürgermeister flugs verkündet, man wolle die Bürger mit ins Olympiaboot holen und so die deutsche Bewerbung auf besonders breite demokratische Beine stellen. Doch der Schuss ging fundamental nach hinten los. Was lief denn da nur schief? Das Desaster gibt uns etliche Lehren auf.

Natürlich haben sich die Anschläge von Paris negativ ausgewirkt. Es gibt genug Kleingeistige, die befürchten, dass sich Hamburg durch die Olympischen Spiele den Terror in die Stadt holen könnte. Das ist freilich leidlich irrational. Niemand weiß, ob der IS 2024 nicht schon längst von der Landkarte radiert ist und sich in den Geschichtsbüchern als Randnotiz unter der Rubrik „Ehemalige Terrorgruppen“ wieder finden wird. Doch die Deutschen leben nun einmal gerne auf einer Insel der Glückseligkeit. Die Mehrheit lehnt deshalb auch den Bundeswehr-Einsatz gegen den IS ab. So lang er nicht vor unserer Haustür bombt, sollen die anderen mal machen. Internationales Ansehen gelangt man damit nicht.

Auch der angebliche Skandal um die deutsche Bewerbung für die Fußball-WM 2006 mag manche abgeschreckt haben, die nicht in der Lage sind, zwischen dem Moloch Fifa und dem wohl angesehenen IOC zu unterscheiden. Dessen Funktionäre gelten sehr wohl als integer. Anders jedoch als manche Sportler. Meldungen von einem möglichen Ausschluss der gesamten russischen Mannschaft wegen Dopings von den Spielen in Rio wirken auch nicht gerade vertrauenerweckend.

Das Abstimmungsdesaster zeigt aber auch, wie wenig Macht heutzutage noch die etablierten Medien haben. Keine Tageszeitung, kein Radio- oder Fernsehsender, der nicht in Sonderseiten oder -sendungen die

Trommel für Olympia rührte. Genutzt hat es nichts, genau wie bei dem Volksentscheid zum Rückkauf der Stromnetze. Vor zwei Jahren wie heute waren alle großen Parteien, die Handelskammer und die Medien gegen den Rückkauf. Gekommen ist es – mit fast dem gleichen Ergebnis – genau anders herum.

Auffallend ist auch, dass alle Meinungsforschungsinstitute falsch lagen. Merke: Auf deren Prognosen sollte man nicht all zu viel geben.

Soweit zur Stimmungslage. Doch es gab auch handfeste Fehler, die unübersehbar waren. Das Hauptproblem war die mangelnde Vorbereitung der Hafenverlagerung. Zum Zeitpunkt der Abstimmung war lediglich klar, dass

Unikai auf das Buss-Gelände in Steinwerder umziehen soll. Was aus den anderen Betrieben werden soll, war noch nicht zu Ende verhandelt. „Niemand soll hinterher schlechter dastehen“, hieß es von der HPA. Doch so recht glaubte es niemand. Zu frisch waren noch die Erinnerungen an die Abräumung der Flächen für die spätere HafenCity, als der damalige SPD-Bürgermeister Voscherau die HHLA vorschickte, den noch dort ansässigen Betrieben ihre Gelände anzuluchsen, unter dem Vorwand, dort selbst tätig zu werden. Die HHLA bekam die Grundstücke für schmales Geld. Erst als das letzte Grundstück geräumt war, ging der Senat mit den Plänen für die HafenCity an die Öffentlichkeit.

Alte Begehrlichkeiten der Stadt geweckt

Hinzu kam, dass die Hamburger Stadtplaner, angeführt vom schöngestigen Oberbaudirektor Prof. Jörn Walter, endlich ihre große Chance zum Sprung über die Elbe sahen – ein Schwachsinn, der nur auf der Karte Sinn macht und schon einmal vor sieben Jahren scheiterte, als der CDU-Senat auf die glorreiche Idee gekommen war, die Universität auf den Kleinen Grasbrook zu verlagern.

Vor allem die olympische Nachnutzung brachte die Hafenwirtschaft auf die Palme. Eine Wohnbebauung im Umfeld von Betrieben, die allesamt mit Gefahrgütern hantieren, ist rechtlich nicht machbar. Selbst an den Kleinen Grasbrook angrenzende Betriebe waren plötzlich vom Zwangsumzug bedroht. Hinzu kam die fatale Aussicht, in Zukunft keinerlei Flächen mehr für auch nur die kleinste Betriebserweiterung mehr zu erhalten. Viele

im Hafen sind deshalb der Meinung, dass die Olympia-Bewerbung bereits jetzt dem Hamburger Hafen erheblich geschadet hat.

Das Übel hätte sich freilich vermeiden lassen können, wenn Hamburg eine weitsichtige Hafenpolitik betrieben hätte. Als 2009 die Verträge zur Freimachung der Flächen für das Centralterminal Steinwerder geschlossen wurden, hätte unverzüglich mit der Planfeststellung zum Zuschütten der dortigen Hafenbecken begonnen werden müssen. Wäre dies geschehen, wäre nun eine 1:1-Umsiedlung aller Betriebe vom Kleinen Grasbrook auf den CTS möglich gewesen. Stattdessen wurde mitten in dem Areal das 3. Kreuzfahrtterminal hochgezogen – mit der Option, es in 15 Jahren wieder abzureißen. Kaum stand es, kam die Olympia-Idee hoch. Den Umzug der Hafenbetriebe in Rekordzeit sollte zudem ausgerechnet die HPA umsetzen, jene Organisation, die es derzeit nicht einmal schafft, ihre eigenen Hausaufgaben wie die regelmäßige Sedimentbaggerei auf die Reihe zu bringen.

Finanzplanung war so nicht nachvollziehbar

Wie zudem die Stadt auf eine glaubhafte Finanzplanung gekommen sein will, wo die meisten Umzugsziele der Hafenbetriebe noch unklar waren, wissen die Götter. Der Landesrechnungshof schlug sofort Alarm. Der UVHH sah wenig später die 1,4 Milliarden Euro für den Umzug der Hafenbetriebe als deutlich zu gering an. 600 Millionen Euro mehr könnten es schon werden. Vielen Hamburger wird da die Elbphilharmonie vor Augen gestanden sein, die in Sichtweite des Kleinen Grasbrooks schon vor

Jahren und zu einem Bruchteil der jetzt 800 Millionen Euro fertig gestellt sein sollte.

Mancher dürfte auch befürchtet haben, dass mit Olympia die in den letzten Jahren ohnehin schon extrem gestiegenen Immobilien- und Mietpreise weiter in den Himmel schießen könnten. Erste Anzeichen gab es schon.

Andere wiederum, beispielsweise aus dem öffentlichen Dienst, werden sich geärgert haben, dass die Stadt eine Stelle nach der anderen streicht und gleichzeitig den Pensenschlüssel heraufsetzt, weil sie angeblich sparen muss. Für Olympia sind aber plötzlich 1,2 Milliarden Euro da. Und das war auch nur die halbe Wahrheit. Für die nach-olympische Umgestaltung hätte die Stadt noch einmal 512 Millionen Euro hinlegen müssen. Sich jetzt beim Bund zu beschweren, dass der angesichts so vager Zahlen nicht sofort 6,2 Milliarden Euro locker machen wollte, ist schon reichlich dreist.

Volksentscheid an sich war ein schwerer Fehler

Die beiden größten Fehler, die Hamburg jedoch gemacht hat, waren ganz grundsätzlicher Art: Zum einen der Zeitpunkt: 2024 war unter den gegebenen Umständen nicht zu schaffen. Zum anderen der Volksentscheid an sich. Man stelle sich einmal vor, man hätte vor 15 Jahren das deutsche Volk über die Einführung des Euro abstimmen lassen. Wir hätten heute noch die D-Mark und die AFD würde es nicht geben. Basisdemokratie ist ja ganz nett in der Theorie. Aber nicht, wenn es um das große Ganze geht. Da sollte man nur die Profis ranlassen.

Text: Matthias Soyka

Schlickchaos wird zum Politikum

CDU fordert in Neun-Punkte-Programm Senat endlich zum Handeln auf



Foto: SLH

Wie viel Schlick sich in den Liegewannen der Terminals abgesetzt hat, wird ständig kontrolliert

Das Schlickchaos im Hamburger Hafen hat nun auch die Politik erreicht. Während Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) aufgeschreckt verkündete, noch in diesem Monat mit Schleswig-Holstein eine dauerhafte Lösung auszuhandeln, die ein Abkippen des Baggerguts auch aus den Hafenbecken und den Zufahrten jenseits der Tonne E3 in der Nordsee gewährleistet, sieht die CDU-Bürgerschaftsfraktion ein „fundamentales Risiko für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt“, wie es deren hafenpolitischer Sprecher Ralf Niedmers sagte.

Monatelang hatte der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) vergeblich in Briefen an Horch um Unterstützung gebeten. Dass sich dieser nun von dem Ausmaß des Schlamassels überrascht zeigte, verwundert wiederum UVHH-Präsident Gunther Bonz. Schließlich hatte schon im vergangenen Jahr der HANSAPORT die HPA wegen Untätigkeit verklagt und eine Einstweilige Verfügung erwirkt, endlich zu baggern. Passiert war indes nichts. Nachdem nun in diesem Jahr sogar mehrere Schiffe Terminals nicht anlaufen konnten, erwirkte HANSAPORT ein Zwangsgeld gegen die HPA. Niedmers sieht durch die allge-

meine Untätigkeit der HPA und der Wirtschaftsbehörde die Krise des Hamburger Hafens als hausgemacht und nicht fremdverschuldet (Russlandkrise, Chinaabschwung etc.) an.

Völliges Desinteresse der Regierungsfractionen

Die CDU beklagt, dass sich die rot-grüne Koalition auch nicht in der Bürgerschaft mit dem Thema befassen wollte. Ein entsprechender Antrag wurde am 24. November abgelehnt. Ein CDU-Antrag, in dem u.a. bis Jahresende die Vorlage eines Gesamtkonzepts zum Sedimentmanagement gefor-

dert wird, wurde ebenfalls abgelehnt und selbst eine Überweisung in den Wirtschaftsausschuss verweigert. Dies zeugt von einem völligen Desinteresse der Regierungsfractionen bei der Lösung der gravierenden Probleme, so Niedmers. Ebenso unverständlich sei es, dass der Senat es in vier Jahren nicht geschafft habe, sich auch nur auf die Suche nach einer neuen Schlickdeponie an Land zu machen. Insgesamt sei dies ein „Totalversagen des Hamburger Senats in der Hafenpolitik“.

Stattdessen legte die CDU ein Neun-Punkte-Papier vor, in dem sie den Senat zum sofortigen Handeln auffordert:

1. Unverzügliche Herstellung aller Wassertiefen durch die HPA in den Hafenbecken.
2. Gewährung von Mietminderungen für die betroffenen Betriebe.
3. Start eines Erkundungsverfahrens für eine neue Schlickdeponie.
4. Aufkündigung der Vereinbarung zwischen Wirtschafts- und Umweltbehörde, die eine Verklappen in der Elbe in den Sommermonaten untersagte.
5. Erstellung eines Gesamtkonzepts bis zum Jahresende zum Sedimentmanagement.
6. Rücknahme aller Investitionskürzungen (23 Millionen Euro) der HPA. Stattdessen Aufstockung der Mittel im Doppelhaushalt 2017/18 um 50 Millionen Euro.
7. Stopp aller Gebührenerhöhungen, bis sich der Hafen nachhaltig erholt hat.
8. Sicherstellung eines geordneten und vollständig durchgeführten Planfeststellungsverfahrens zur Fahrrinnenanpassung der Elbe.
9. Befassung des Wirtschaftsausschusses mit allen hafenrelevanten Themen.

Niedmers kommt damit weitgehend den Forderungen des UVHH nach. Sein Parteifreund

und Ex-Wirtschaftsstaatsrat Bonz hatte zuvor die Folgen von Mindertiefen in Liegebecken auf der UVHH-Jahrespressekonferenz drastisch beschrieben. Es sei vorgekommen, dass selbst auf den Containerterminals Schiffe kurzfristig an einen anderen Liegeplatz dirigiert werden mussten. „Das führt dazu, dass innerhalb kürzester Zeit der Vorstau an Containern, der über mehrere Tage an einen Liegeplatz gebracht worden ist, nun etliche 100 Meter weiter transportiert werden muss.“ Die immensen Mehrkosten hätten bislang die Terminals selbst getragen.

Unverständnis über Behördenvereinbarung

Auch Bonz zeigte sein völliges Unverständnis, dass es überhaupt so weit kommen musste. Von der Vereinbarung zwischen der Wirtschaftsbehörde und der Umweltbehörde aus dem Jahr 2012 habe der UVHH erst vor wenigen Wochen erfahren. Man frage sich, warum diese Vereinbarung so geschlossen wurde. Letztlich gebe es jedoch kein Baggerproblem sondern ein Unterbringungsproblem.

Denn die HPA habe die Vereinbarung fehlinterpretiert. Gebaggert dürfe das ganz Jahr über werden.

Die schwache Entwicklung des Hamburger Hafens sei letztlich ein Spiegelbild der Rahmenbedingungen, die unter „keinem guten Stern“ stünden. Hamburg werde eben auch durch „infrastrukturelle Engpässe“ in seiner Wettbewerbssituation nachteilig beeinflusst. Dazu trage auch der marode Nord-Ostseekanal negativ bei. Einzig der positive Bahngüterverkehr (+4,1 Prozent in den ersten drei Quartalen) zeige, dass sich der in den letzten Jahren durchgeführte Erneuerungsprozess nun auszahle. Bonz forderte deshalb vom Bund nicht nur den Bau der Alpha-Variante, also die Erweiterung der bestehenden Bahnstrecke Hamburg-Hannover, sondern auch den Neubau einer weiteren, eigenen Trasse, da die auf lange Sicht steigenden Umschlagzahlen zu Engpässen im Personenverkehr führen dürften.

Für das kommende Jahr erwartet Bonz jedoch allenfalls stagnierende Umschlagzahlen.

Text: Matthias Soyka



Gunther Bonz,
UVHH-Präsident



Ralf Niedmers (CDU),
Hafenpolitischer Sprecher



Frank Horch (parteilos)
Wirtschaftssenator

Die HHLA zieht Hamburg runter

Umschlagzahlen werden bis Ende 2015 unter 9 Millionen TEU sinken



Foto: SLH

Nicht viel los im Waltershofer Hafen: Das Vorweihnachtsgeschäft fiel fast komplett aus

Der freie Fall des HHLA-Umschlags geht ungebremst weiter. In den ersten drei Quartalen stürzte das Containersegment um 11,8 Prozent ab und ist damit allein für das satte Minus in der Hamburger Hafenbilanz von 9,2 Prozent verantwortlich, da Konkurrenz EUROGATE auf Vorjahresniveau stagniert. Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Axel Mattern rechnet damit, dass bis zum Jahresende nicht einmal mehr 9 Millionen TEU bewegt werden, womit Hamburg auf das Niveau vor 2005 absackt und sich bedrohlich den Krisenjahren 2009/2010 nähert. Das katastrophale Stückgutergebnis der HHLA zieht auch den Gesamtumschlag herunter, obwohl der Massengutumschlag mit 34,3 Millionen Tonnen um 8,7 Prozent zulegte, wie das HHM erklärte. Dennoch sank der Gesamtumschlag um 4,8 Prozent.

Das HHM beschönigt jedoch weiterhin die Lage. Dass einzig die HHLA für die verheerende Situation verantwortlich ist, wird mit keinem Wort erwähnt. Stattdessen werden die stark zurückgegangenen Verkehre aus China (-14,9 Prozent) und Russland (-36 Prozent) als Ursachen angeführt. Das HHM verstrickt sich bei der Analyse jedoch in merkwürdige Widersprüche. „Eine Erholung der Russland-Verkehre sei „in nächster Zeit kaum zu erwarten“, heißt es zunächst. „Wir gehen jedoch davon aus, dass sich der Containerumschlag mit Russland jetzt stabi-

lisiert und sich vielleicht schon im nächsten Jahr erste Anzeichen für eine Aufwärtsentwicklung erkennen lassen“, so Mattern.

Antwerpen mit Rekordergebnis dank boomenden Chinahandels

Keine Erklärung hat das HHM indes, warum nicht auch andere Hafenbetriebe unter der Russland- und Chinakrise leiden. EUROGATE hat sein Vorjahresergebnis gehalten, die Konkurrenzhäfen in Rotterdam und Antwerpen legen bis zu acht Prozent zu. Antwerpen wird sogar ein neues Rekordergebnis hinlegen,

gerade weil die Chinaverkehre dort stark gestiegen sind. Die Wahrheit lautet schlicht, dass die Konkurrenz der HHLA massiv Marktanteile abgenommen hat.

Die Beschönigungsversuche des HHM nehmen dabei schon groteske Züge an. Während HHM-Vorstand Axel Mattern den Zuwachs im Massengutumschlag (+8,7 Prozent) als „stark“ bezeichnet, wird der Rückgang im nicht-containerisierten Stückgutbereich von -8,5 Prozent auf 1,5 Millionen Tonnen als „leicht“ tituliert. Zudem bemüht das HHM abermals die ausstehende Fahrerin-

nenanpassung der Elbe als mitverantwortlich. Richtig ist zwar, dass ein großes Containerschiff bis zu 1.800 beladene Container mehr nach einer Vertiefung der Elbe um einen Meter transportieren könnte. Doch die Megacarrier sind derzeit alles andere als voll.

Viel mehr trifft Hamburg jedoch, dass in den Konkurrenzhäfen eine aggressive Preispolitik gefahren wird. Während andernorts das Lagergeld ganz abgeschafft wurde, hat es die HPA in den vergangenen fünf Jahren um über ein Drittel erhöht. Hinzu kommt der niedrige Rohölpreis, der eine Umfahrung des Nord-Ostseekanals mit größeren Schiffen zunehmend attraktiver macht, zumal an den Schleusen immer wieder unvorhergesehene Wartezeiten den Warenfluss blockieren. Insgesamt nahm der Feederverkehr in die Ostsee um 22,4 Prozent ab.

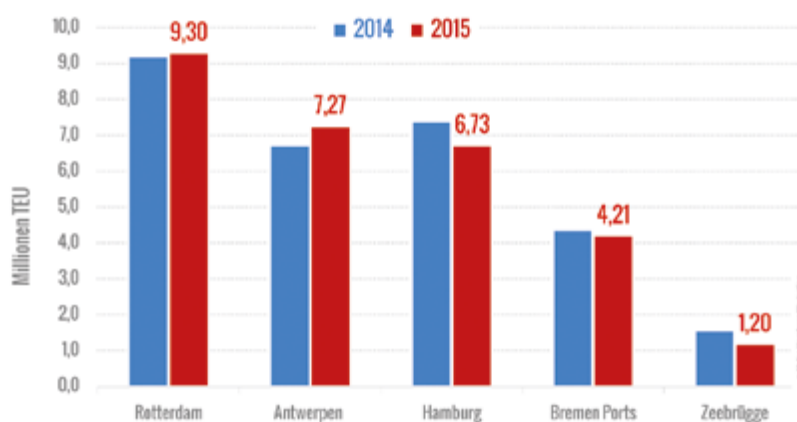
Reibungslose Abläufe nicht mehr garantiert

Und schließlich haben auch die Bauarbeiten an den Autobahnen rund um Hamburg ein übriges getan. Spediteure überlegen zunehmend, angesichts der täglichen stundenlangen Staus vor allem auf der A7, ob sie den Standortvorteil Hamburgs nicht gegen einen preislich attraktiveren Konkurrenzhafen eintauschen sollten, zumal die HPA noch nicht einmal in der Lage ist, die Zufahrten zu den Hafenbecken auf Solltiefe zu halten. Einige Schiffe mussten sogar in andere Häfen umgeleitet werden, weil die Liegewannen versandet waren. Das Image Hamburgs, ein im Gegensatz zu den Konkurrenzhäfen reibungslos funktionierender Standort zu sein, ist dahin.

Text: Matthias Soyka

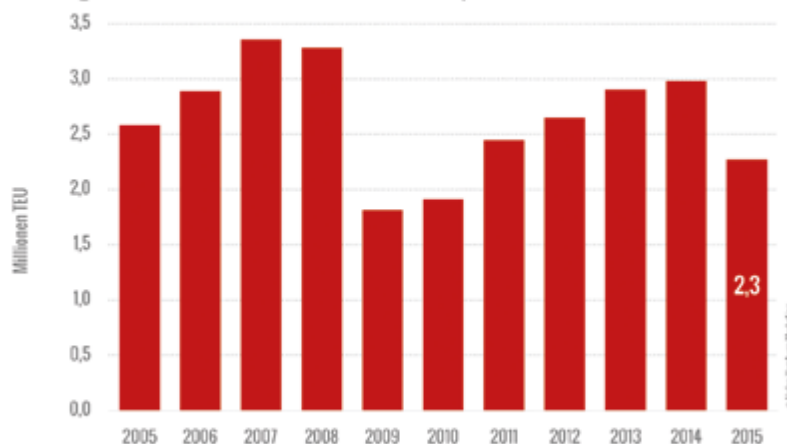
Containerumschlag in den Häfen der Nordrange

Januar bis September



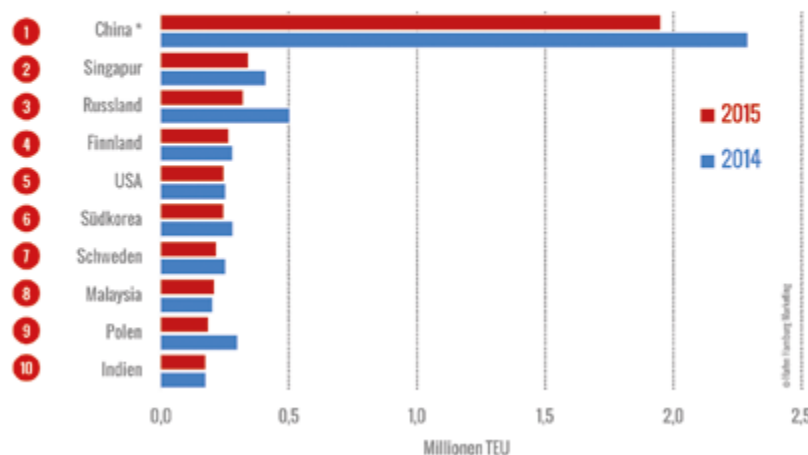
Transshipmentumschlag

Umschlag am Groß- und Feederschiff (Januar bis September)



Top 10 Handelspartner im seeseitigen Containerverkehr

Januar bis September



So will der Bund die Häfen stärken

Eckpunktepapier des Bundesverkehrsministeriums benennt Maßnahmenkatalog



Der Ausbau des Schienengüterverkehrs zählt zu den zentralen Säulen des Nationalen Hafenkonzepts

Das Bundesverkehrsministerium hat ein zehnteitiges Eckpunktepapier erarbeitet, mit dem es die deutsche See- und Binnenhäfen stärken möchte. Das Nationale Hafenkonzept ist derzeit in der Abstimmung in den Ausschüssen und soll noch in diesem Jahr verabschiedet werden. Das Papier mahnt dabei ein gemeinsames Handeln von Bund, Ländern und Kommunen sowie der Gewerkschaften an.

Erster Kernpunkt der Agenda ist ein „bedarfsgerechter“ Ausbau der Hafeninfrastrukturen. Diese müssten in der Substanz erhalten und modernisiert werden. Zudem gehe es darum, die Transportkosten zu senken und den Verkehrsfluss zu verbessern, u.a. durch die Beseitigung von Engpässen und besseres Verkehrsmanagement. Weitere Ziele seien die Erhöhung der Zuverlässigkeit der Transporte und eine verbesserte Anbindung der intermodalen Drehkreuze (Flughäfen, Häfen, KV-Terminals).

Explizit werden die Entlastung der Straße und die damit verbundene Einsparung von „Millionen Tonnen an Treibhausgasemissi-

onen“ hervorgehoben. Dies solle u.a. durch die Verlagerung von Güterverkehren auf Schiene und Wasserstraße sowie durch die Erhöhung des Anteils der Kurzstreckenverkehre (also der inner-europäischen Seeverbindungen) und der Binnenschifffahrt am Gütertransport als „Alternative zu Landtransporten“ geschehen. Der Bund mahnt dabei an, dass den Häfen „ausreichende Flächenpotenziale“ zur Verfügung stehen müssen.

Deutlich mehr Geld bis
zum Jahr 2019

Als ausgewählte Maßnahmen führt das Papier an:

- Prioritäre Engpassbeseitigung bei seewärtigen Zufahrten, Binnenwasserstraßen und Hinterlandanbindungen durch den Bund
- 5 Milliarden Euro zusätzliche Investitionsmittel in die Verkehrswege in dieser Legislatur, weitere je 1,8 Milliarden Euro mehr in den Jahren 2018 und 2019
- Planung und Finanzierung abseits eines Haushaltsjahres
- Bis 2018 Einsatz von 3,1 Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur aus dem Programm für Zukunftsinvestitionen
- Ausbau von Weser und Elbe
- Fertigstellung der 3. Schleusenkammer in Brunsbüttel am Nord-Ostseekanal, Sanierung

der vorhandenen Kammern und der Schleuse Kiel-Holtenau, Ausbau der Oststrecke des NOK und Neubau der Levensauer Hochbrücke

- Ausbau der Binnenhafenanbindungen „im Rahmen des wirtschaftlich Vernünftigen“
- Aufstockung der Kapazitäten bei den Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen.

Länder sollen Ahrensburger Liste aktualisieren

Beim Ausbau der Hinterlandanbindungen macht der Bund indes Einschränkungen. Von den 19 Punkte der Ahrensburger Liste würden vorrangig die Projekte umgesetzt, die „gesamtwirtschaftlich vorteilhaft“ sind. Die norddeutschen Länder, die die Liste 2008 erstellt hatten, werden aufgefordert zu prüfen, ob sie aktualisiert werden kann. Gleiches gilt für die 36 Punkte der Düsseldorfer Liste, die 2013 von den süddeutschen Ländern erstellt wurde.

Von den Ländern und Kommunen erwartet der Bund den Ausbau der Binnenhafenanbindungen und ein weiteres Invest in die Hafeninfrastrukturen. Zudem müssten die Länder den Häfen „Entwicklungspotenziale“ durch die Ausweisung von geschützten Flächen gewähren.

Die Hafenwirtschaft ihrerseits solle auch weiterhin die notwendige Suprastruktur bereitstellen und Konzepte für die digitale Vernetzung aller an den Logistikketten beteiligten Akteure entwickeln und umsetzen. Parallel dazu werde der Bund die Digitalisierung der Wirtschaft vorantreiben.

Der Bund will zudem Kooperationen und strategische Allianzen zwischen Häfen unterstützen, wo dies wettbewerbsrechtlich zulässig



Alexander Dobrindt (CSU),
Bundesverkehrsminister

ist. Der Bund wolle frühzeitig an den Hafenentwicklungsplanungen der Häfen beteiligt sein, vor allem, wenn sie Auswirkungen auf die Infrastrukturpolitik des Bundes haben. Es solle ein Kernnetz von Binnenhäfen, Güterverteilzentren und Rangierbahnhöfen als „wesentliche Glieder des Außenhandels“ entwickelt werden. Dieses solle nach Möglichkeit in das TEN-T-Netz eingebunden werden. Im Ausland solle zudem die Hafenwirtschaft gemeinsam auftreten und den Seehafenstandort Deutschland vermarkten. Bezüg-

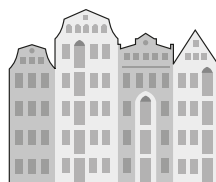
lich der europäischen Konkurrenz will der Bund dafür Sorge tragen, dass europäische Regelungen „angemessen“ sind und nicht die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen einseitig beeinträchtigen.

Alternative Kraftstoffe sollen gefördert werden

Im Umweltbereich will der Bund die Verwendung alternativer Kraftstoffe und den Ausbau der Offshore-Windenergie weiter unterstützen. Auch hier setzt der Bund auf einheitliche europäische Umweltstandards (SECA, NECA). Ab 1. Juni 2019 soll die Hafenwirtschaft in den deutschen Ostseehäfen zudem Auffangeinrichtungen für die Abwässer von Kreuzfahrtschiffen eingerichtet haben.

Von der Hafenwirtschaft erhofft sich der Bund auch eine neue Initiative zur Übernahme von 1.000 Langzeitarbeitslosen bis 2020. Die Bundesagentur für Arbeit würde dies mit 30 Millionen Euro bezuschussen. Dies allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die Umschlagzahlen so steigen, wie in der Seeverkehrsprognose für 2030 vorhergesagt.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse
LAGERHAUS GMBH

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

Containerisierung ausgelaufen

Deutsche Seehäfen rechnen in den nächsten beiden Jahren nur mit geringem Wachstum



Foto: HHLA

Die großen Steigerungsraten beim Frachtaufkommen im Containerverkehr sind vorbei

Die Zeiten, in denen die deutschen Seehäfen mit zweistelligen Wachstumsraten rechnen konnten, sind endgültig vorbei. Dieses ernüchternde Fazit zog der Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Klaus-Dieter Peters, bei der Vorstellung der ZDS-Zahlen für 2014. In diesem Jahr werde der Gesamtumschlag allenfalls stagnieren und abermals bei rund 304 Millionen Tonnen liegen. Besonders die Containerisierung sei ausgelaufen, sagte der HHLA-Vorstandsvorsitzende, also der Wechsel der Transportarten von Stückgütern in die Stahlboxen zum Stillstand gekommen. Kurz: Alles, was in Container passt, werde nun auch in Containern transportiert.

Auch die alte Faustregel, dass der Verkehr um das Zweieinhalb- bis Dreifache des weltweiten Bruttoinlandsprodukts steigt, gelte nicht mehr. In den Häfen spiegelten sich die derzeitigen internationalen Krisen wieder: Das Embargo in Russland, der Bürgerkrieg in der Ukraine, die wirtschaftliche Talfahrt Griechenlands. Zudem gehe dem einstigen Wachstumsmotor der Weltwirtschaft China allmählich die Luft aus. Zuwachsraten von gut sechs Prozent seien nach

einem Jahrzehnt mit jeweils zweistelligem Plus weltweit negativ zu spüren.

Bund muss Infrastruktur
weiter ausbauen

Dennoch bleibt der ZDS optimistisch. Auch ein kleines Wachstum sei immerhin ein Wachstum. Und deshalb müsse der Bund die marode Infrastruktur – 3.000 von 5.000 Autobaustrücken sind in ihrer Tragfähigkeit beschränkt – konsequent ausbessern und Engpässe in

den Lieferketten beseitigen. Peters begrüßte ausdrücklich die Aufstockung des Bundesverkehrshaushalts bis Ende der Legislatur um jährlich 2,8 Milliarden Euro. Unmissverständlich forderte Peters jedoch den Bund auf, die vom Bundesverwaltungsgericht festgestellten Mängel in den Planfeststellungsunterlagen für die Fahrrinnenanpassungen von Weser und Elbe zügig abzuarbeiten. Erneute Verzögerungen würden dem Standort weiter schaden. „Der Schaden durch abwandernde Ree-



Klaus-Dieter Peters,
ZDS-Präsident



Ulfbenno Krüger,
ZDS-Vizepräsident



Sören Jurrat,
ZDS-Präsidiumsmitglied

der ist immens“, klagte er. „Das wird sich nachhaltig auswirken.“

Die Politik müsse auch darauf achten, dass die Rahmenbedingungen für die unterschiedlichen europäischen Hafenstandorte gleich seien. Die Einführung eines Stickstoff-Emissions-Überwachungsgebiets (NECA) in Nord- und Ostsee lehnte Präsidiumsmitglied Sören Jurrat ab, sofern nicht auch für die Mittelmeerhäfen ein derartiges Gebiet ausgewiesen werde. Ebenso gelte es, dort auch ein äquivalentes Schwefelkontrollgebiet (SECA) einzuführen, um eine „ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrung“ zu vermeiden, sagte ZDS-Vize Ulfbenno Krüger.

Befreiung von EEG-Umlage für LNG und Landstrom

Als nicht nachvollziehbar bezeichnete der ZDS-Präsident eine weitere Facette der Umweltpolitik. Die umweltfreundlichen Stromversorgungsalternativen mit LNG-Power Barges oder via Landstrom seien nicht von der EEG-Umlage befreit und somit weitgehend wirtschaftlich unat-

traktiv. Die Reeder seien gezwungen, weiterhin ihre Schiffshilfsdiesel zur Stromerzeugung zu verwenden.

Auch ein weiteres bürokratisches Hemmnis beeinträchtige die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen. Die Einfuhrumsatzsteuer werde in Deutschland nach

wie vor erst nach dem Anlegen eines Schiffes erhoben. In Belgien und den Niederlanden sei dies auf elektronischem Wege bereits mit der Umsatzsteuervoranmeldung möglich. Dies sei wesentlich schneller und einfacher.

Text: Matthias Soyka

Güterumschlag 2014 (In Millionen Tonnen)

Hamburg	126,004 (+4,5 %)
Bremen/Bremerhaven	66,442 (-0,9 %)
Wilhelmshaven	23,647 (-1,9 %)
Rostock	19,474 (+9,5 %)
Lübeck	17,237 (+1,4 %)
Brunsbüttel	8,643 (+2,9 %)
Brake	6,259 (+11,4 %)
Stade Bützfleth	5,585 (+5,9 %)
Puttgarden	4,542 (-5,1 %)
Emden	4,330 (-1,2 %)
Kiel	4,038 (+8,7 %)
Wismar	3,359 (-12,5 %)
Nordenham	2,537 (+3,4 %)
Cuxhaven	2,534 (-0,7 %)
Sassnitz	1,279 (-20,4 %)
Stralsund	0,915 (+9,4 %)
Husum	0,422 (+6,03 %)
Papenburg	0,420 (-14,5 %)
Flensburg	0,370 (-7,3 %)
Rendsburg	0,317 (+36,1 %)

Aus vier mach eins

STILL bündelt seine Betriebsstätten mit einem Neubau in Hamburg-Billbrook



Foto: SLH

Andreas Mattner (ECE), Finanzsenator Peter Tschentscher und STILL-Vertriebschef Thomas A. Fischer (v.l.)

Der Standort könnte kaum besser sein. Keine 300 Meter vom Stammhaus entfernt, baut die ECE-Projektmanagement GmbH für den Gabelstapler- und Lagertechnik-Hersteller STILL am Billbrookdeich ein neues Logistikzentrum. Auf dem Gelände der ehemaligen Colgate/Palmolive-Werke sollen bis April 2017 zwei Hallenkomplexe mit insgesamt 27.000 Quadratmetern für rund 30 Millionen Euro entstehen. Das Unternehmen will hier vier über die Stadt verteilte Betriebsstätten konzentrieren.

Zunächst sollen 80 Mitarbeiter aus Vor- und Endmontage sowie dem Lager für Ersatz- und Großteile unter einem Dach arbeiten. Platz für weitere 40 Mitarbeiter ist vorgesehen. Schließlich will STILL, wie Vertriebschef Thomas A. Fischer sagte, die Jahresproduktion von derzeit 25.000 auf über 30.000 Flurförderfahrzeuge steigern: „Wir wollen schneller und effektiver werden.“ Durch den Neubau werde sein Unternehmen den eigenen Ansprüchen der innerbetrieblichen Optimierung in der Intralogistik gerecht.

Die ECE wird den Bau erstellen und ihn langfristig an STILL vermieten. ECE-Geschäftsführer Andreas Mattner betonte, dass sein Unternehmen längst nicht mehr nur Einkaufszentren baue,

sondern in diesem Jahr allein 1,5 Milliarden Euro in anderweitige Bauprojekte investiere. Das Grundstück sei von der Stadt in Erbpacht an ECE vergeben worden. Allerdings ist es als ehema-

liger Standort einer Chemiefabrik stark mit Arsen belastet. Der Boden soll nun versiegelt werden, um etwaige Gesundheitsgefährdungen auszuschließen.

Text: Matthias Soyka



Simulation: STILL

So soll das neue Betriebsgebäude in 16 Monaten aussehen

JadeWeserPark



JadeWeserPark

- ausreichend Industrieflächen zu attraktiven Preisen
- Unternehmen können nach BImSchG genehmigt werden
- staufreie Anbindungen an die großen Zentren

Industrie- und Gewerbeflächen im Umfeld des JadeWeserPorts

➔ Der Standort

- logistikfreundlicher Standort mit 40 ha freie Flächen
- unmittelbare Nähe zum Tiefwasser Container Hafen JadeWeserPort
- freie Fahrt auf Autobahnen A 29 (Nord-Süd), A 31 (Westen), künftig A 22 (Westen und Osten)
- Bahnanbindung über Güterbahnhof Sande, regionaler Flughafen mit Instrumentenanflug und bis zu 24 Stunden Öffnungszeiten
- Förderregion von Europäischer Union, Bundesrepublik Deutschland und Land Niedersachsen

➔ Ihre Vorteile

- Direkte Autobahnanbindung zum nahen JadeWeserPort (12 km)
- Direkt am Autobahnkreuz BAB 29 und an der Bundesstraße B 210
- optimal nutzbare, variable Flächen bei kunden-gerechten Preisen
- Synergieeffekte durch direkte Nachbarschaft zu
 - Produktions-, Lager- und Büroflächen im Technologiezentrum Nordwest (TCN) in allen Größen
 - Jade Hochschule, Universität Oldenburg
 - Chemie- und Energie-Standort Wilhelmshaven

Kontakt

Zweckverband JadeWeserPark

Ansprechpartner: Frank Schnieder, Marketing Manager · Lindenallee 1 · 26441 Jever
Tel. +49 4421 500488-21 · Fax. +49 4421 500488-50 · f.schnieder@jade-bay.com

Von wegen Google

Der Schiffsmakler Matthias Harms hat eine Logistik-Suchmaschine entwickelt

Dank der modernen Technik ist es heutzutage weitgehend egal, von wo aus man seiner Arbeit nachgeht. Die globale Vernetzung samt Breitbandanschluss erlaubt Bürojobs in Hamburg, Shanghai, Dubai oder in Emden, wo es Matthias Harms lebt. Der Schiffsmakler ist dort Ansprechpartner für Reeder und Verloader, die Massengüter an die Ems bringen wollen. Vom eigentlichen Umschlag über das Bunkern von Treibstoff, die Ver- und Entsorgung, das Organisieren von Schleppern und Festmachern bis hin zu Chatering managt er alles. Und auch, wenn ein Kunde mal einen anderen Hafen anlaufen will. Dann freilich muss Harms selbst nach neuen Ansprechpartnern suchen. Und da war Google bisher die erste Wahl. Doch das Suchportal hat ob seiner globalen Ausrichtung Schwächen, was den Friesen auf eine Idee brachte: Er baute eine eigene Logistik-Suchmaschine mit Schwerpunkt Schifffahrt.



Matthias Harms vor seinem Computer in Emden, von wo aus er als Schiffsmakler arbeitet

Harms tat sich mit seinem Freund Tim de Putter zusammen, der gelernter Programmierer und Softwareentwickler ist, und gründete mit ihm mit der Portlogs UG eine eigene kleine Firma. Viel Hirnschmalz und jede Menge Geduld beim Programmieren waren nötig. „Hätten wir die Arbeit fremdvergeben, hätte uns das 90.000 Euro gekostet“, erinnert sich Harms. Zwei Jahre puzzelten die beiden an dem System. Nun ist es fertig

und für jedermann kostenlos zugänglich.

Ansprechpartner in jedem Hafen der Welt

„Ziel ist es, ein leicht überschaubares und handhabbares System mit Ansprechpartnern für jeden Hafen der Welt anzubieten“, erklärt Harms. Hinterlegt sind die wesentlichen Daten von Firmen, die in einem Hafen tätig sind. Dabei ist in den von den Firmen

selbst verfassten Firmenporträts nichts anderes enthalten, was nicht auch sonst auf deren Homepages im Internet zu finden ist. „Nur eben viel komprimierter. Mich nervte das ewige Scrollen bei Google.“ Denn dort sei es Harms häufig passiert, dass er aufgrund der vielen Redundanzen in der Suchanzeige den gewünschten Eintrag erst auf der sechsten oder siebten Seite gefunden habe.

Bei www.portlogs.com kann

sich jeder kostenlos anmelden und entweder seine Firma mit in das Suchportal einstellen oder eine Suchanfrage stellen. Dabei listet das Portal die Antwort nach den gewünschten Suchparametern wie Ort und Dienstleistung in der Reihenfolge ihrer Anmeldung auf.

Weniger klicken und scrollen

Anders als bei Google muss man nicht mehr die jeweiligen Homepages der gefundenen Betriebe anklicken und die Kontaktseite suchen, sondern hat alle wesentlichen Angaben auf einer Seite und auch einen Request-Button mit einer Anfragemöglichkeit, die direkt bei der Firma als E-Mail ankommt. Die angefragte Firma kann dann direkt auf die Mailadresse des Anfragenden antworten. Im Idealfall kommt so ein Auftrag

zustande. Und da unsere Welt immer mobiler wird und Smartphones immer leistungsfähiger sind, funktioniert Portlogs auch auf Handys, so dass man auch von unterwegs den gesamten Service abrufen kann.

Bislang beinhaltet das Portal Häfen in 38 Ländern. Alles in



Kurz und knapp: Die Homepage

Englisch freilich. Man ist ja global unterwegs. „Wir sind noch im Aufbau und wollen weiter wachsen“, sagt Harms. Da man sich bisher nur durch Sponsoring fi-

nanziert hat, ist das Werbebudget begrenzt. Harms und de Putter hoffen, durch Mundpropaganda bekannter zu werden. Auch Hinterlandhubs können sich in das Portal einstellen, schließlich kommt es ja immer häufiger vor, dass dortige Firmen angefragt werden, Verkehre aus Übersee bis zu ihrem Zielort zu organisieren.

Marktplatz für Serviceanfragen

Die nun online stehende Suchmaschine soll aber auch in Sachen Service weiter wachsen. Geplant ist ein Marktplatz. Dahinter verbirgt sich eine Suchfunktion, in die man einfach eingibt, was man braucht und andere Firmen können sich darauf bewerben. Dann muss man höchstens noch durch die Antworten scrollen.

Text: Matthias Soyka



Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Time-Slot-Management (TR02)
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



SysIng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Haftung bei Datenklau

Manchmal ist sogar der Geschäftsführer mit seinem Privatvermögen



Fotos: SLH

Die Langfinger im Online-Datenverkehr sind meist nicht so leicht wie am Kopierer aufzuspüren

Datenklau, Hackerangriffe, Betriebsspionage oder Malware sind nur einige der gefürchteten Super-GAU's, die durch Schwachstellen in der IT entstehen können. Dabei ist vielen Unternehmen nicht bewusst, welche rechtlichen Konsequenzen ein solcher Unfall abgesehen von den unmittelbaren wirtschaftlichen Schäden noch mit sich bringen kann. Gerade mittelständische Unternehmen schützen sich erfahrungsgemäß oft unzureichend und gehen zu sorglos mit dem Thema Sicherheit um. Dabei ist IT-Security Chefsache: Geschäftsführer und CIOs haben für den lückenlosen Schutz der Unternehmensdaten Sorge zu tragen. In einem mangelhaft gesicherten Unternehmen riskiert der Geschäftsführer eine persönliche Haftung, die sich auch auf sein persönliches Vermögen erstrecken kann.

Maßgeblich hierfür sind die Vorschriften des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG), das bereits seit 1998 in Kraft ist und gleichermaßen für Aktiengesellschaften und andere Unternehmensformen wie die OHG oder GmbH gilt. Das KonTraG regelt für die IT

den Umgang mit potenziellen Risikobereichen und droht bei Verstößen mit empfindlichen Strafen. So erweitert es die Haftung von Vorstand, Aufsichtsrat und Wirtschaftsprüfern in Unternehmen und verpflichtet Unternehmensführungen, ein Risikofrühwarnsystem zu betreiben sowie Aussagen zu Risiko

und Risikostruktur im Jahresabschlussbericht zu veröffentlichen. Das rechtliche Risiko bei Nichtbeachtung reicht von der Haftung aus Regressansprüchen von geschädigten Kunden über mögliche Buß- und Schmerzensgelder bis hin zu Haft- und Geldstrafen oder sogar dem Verlust der Gewerbe-erlaubnis. Außerdem

kann sich eine unzureichende IT-Infrastruktur negativ auf das Unternehmens-Rating und damit auch auf Kreditvergaben auswirken.

Auf Backups und Virenschutz achten

Die Szenarien für mangelnde IT-Sicherheit und potenzielle Risiken sind vielfältig. Die

Spannweite reicht von unzureichenden und ungeprüften Backups über mangelnde Archivierung bis hin zu lückenhaftem Viren- und Spamschutz. Es kommt auch immer wieder vor, dass ein Administrator unerwartet ausfällt, beispielsweise durch einen Verkehrsunfall, und die gesamten Konfigurationen und Passwörter nicht hinterlegt sind.

Sicherheitskonzept dokumentieren

Um die unternehmerische IT-Landschaft nachhaltig abzusichern, ist ein umfassendes, dynamisches IT-Sicherheitskonzept notwendig, dessen Grundsätze in einem unternehmensweiten Sicherheitsheft festgeschrieben sind. Darin spielen organisatorische, personelle und baulich-infrastrukturelle Fragen eine gleichwertige Rolle wie Hard- und Software. Zusätzlich zum gesetzlich vorgeschriebenen Datenschutzbeauftragten sollten Unternehmen einen regelmäßig zu schulenden IT-Sicherheitsbeauftragten benennen.

Sorgfalt nachweisen

Die Unternehmensleitung ist verpflichtet,

auf eine kontinuierliche schriftliche Dokumentation des Sicherheitskonzepts und aller Maßnahmen zu achten. Denn im Falle einer Unternehmenskrise obliegt es dem Geschäftsführer, die Einhaltung seiner Sorgfaltspflichten nachzuweisen. Daneben sollte die Verantwortung für IT-Sicherheitsaufgaben eindeutig delegiert sein, beispielsweise an verschiedene Administratoren.

Doch auch technische Rahmenbedingungen wie Firewall, Viren- und Spam-Schutz gehören zu den Maßnahmen, die Geschäftsführer und CIOs nicht vergessen sollten. Das Nutzen moderner Technologien hilft vor allem, Angriffe von außen zu vermeiden. Dienstleistungen von Dritten, wie Provider-Services, sind zuverlässig über Vertragsstrafen oder Service Level Agreements (SLA) vertraglich abzusichern. Damit stehen Unternehmen eindeutige Verfügbarkeiten und im Störfall garantierte Servicezeiten zu.

Risiko-Management ständig aktualisieren

Die Liste möglicher Risiko-Management-Maßnahmen lässt sich beliebig erwei-

tern, doch letztlich ist vor allem ein Aspekt von Bedeutung. Die einmal getroffenen Sicherheitsmaßnahmen müssen sich fortwährend an veränderte Rahmenbedingungen anpassen. Die dazu notwendige Steuerung und Kontrolle leistet jedoch nur ein intaktes, aussagekräftiges Risiko-Management-System, das flexibel auf neue Anforderungen reagiert. Der Nachweis eines effektiven Risiko-Managements kann Haftungsfälle bis hin zur persönlichen Verantwortlichkeit der



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Geschäftsführung verhindern. Die einzelnen Schritte dorthin sollten durch rechtliche Beratung abgesichert werden.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

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

Mehr als nur Pizza und Pasta

Das „Dolce Vino“ bringt südländisches Flair in die Hamburger Innenstadt

Wer in Hamburgs City Essen gehen will, hat mittags die Auswahl zwischen einer ganzen Reihe von Fast Food-Ständen und System-Gastronomie-Filialen. Dort kann man leidlich gut und günstig tafeln. Wer es aber etwas gediegener möchte, sollte sich vielleicht mal ins „Dolce Vino“ begeben. Der Name verspricht gute Weine und italienische Küche – und hält was er verspricht. Die Lage geht kaum zentraler: Direkt gegenüber der Haspa-Zentrale blicken wir auf ein weißes, konisch geschnittenes Haus, an dessen schmaler Stirnseite sich die Eingangstür in das seit 30 Jahren hier ansässige Restaurant befindet.

Im Inneren geht es edel zu. An den Wänden Marmor, der lange schmale Gastraum wirkt hell und freundlich. Auf Tafeln entdecken wir das wöchentlich wechselnde Mittagsangebot, das sich in einem Preisrahmen zwischen 8,60 und 12,50 Euro bewegt und die Hitliste italienischer Küche beinhaltet: Vorspeisen wie „Antipasto Fantasia“ mit Vitello Tonnato, Caprese, Prosciutto e Melone und verschiedenen Gemüsen für 10,50 Euro oder Grüner Spargel mit echtem Tiroler Speck (11,50 Euro). Dazu Pasta, Fleisch und Fisch. Pizza freilich gibt es auch. Auf der Hauptkarte ist sie für moderate sieben Euro aufwärts zu haben.

Zunächst wird uns jedoch un- aufgefordert Olivenöl auf einem flachen Teller gereicht, dazu

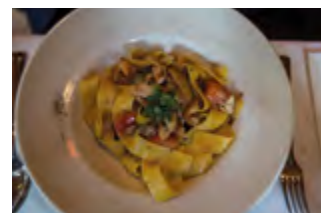


Ein Hauch von Times Square

reichlich Weißbrot. Das ist so lecker, dass wir uns für Nudeln entscheiden. Vier-Käse-Penne für zehn Euro und Bandnudeln mit Steinpilzen für 13 Euro. Es dauert keine zehn Minuten, und das Essen ist bereits da. Die Portionen sind stattlich. Und da die Sauce ebenso dimensioniert ist, können Nimmersatte mit dieser und dem unentwegt nachgelieferten Weißbrot letzte Magen Hohlräume auch stippender Weise sehr schmackhaft füllen.

Hitparade italienischer Nachspeisen

Wir überlegen, ob wir noch einen Nachtsch nehmen. Tiramisù, Panna Cotta, Creme Caramel, Profitterol und Ricotta Zuccotto stehen auf der Karte und bewegen sich preislich ab



Nudeln mit Steinpilzen



Vier-Käse-Penne



Edle Gaststube

vier Euro. Doch die Nudeln haben schon ganze Arbeit geleistet. Nichts geht mehr. Schade eigentlich.

Um dem Hause gerecht zu werden, schauen wir auch noch einmal in die Weinkarte. Dort stehen etliche Dutzend edle Tropfen aufgelistet, die preislich durchaus annehmbar bei unter 20 Euro die Flasche beginnen. Nach oben hin ist freilich vieles möglich und für jeden Geschmack etwas dabei.

Text: Nils Knüppel

Dolce Vino

20095 Hamburg
Große Bäckerstraße 2
Tel: 040 - 37 82 20
info@dolcevino.de
www.dolcevino-hamburg.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Sa. 11:30 bis 23 Uhr

Nichts ist unmöglich

Tom Cruise in Nummer 5 des Action-Spektakels: „Mission Impossible Rogue Nation“



Cruise hängt mal eben ab



Anschließend lässt er es mal wieder richtig krachen

Mit der Mission-Impossible-Reihe hat Tom Cruise sein eigenes Agenten-Franchise, welches mit schöner Regelmäßigkeit wiederbelebt wird. Interessanterweise gelingt es immer wieder, das Niveau des Vorgängers mindestens zu halten, wenn nicht gar zu übertreffen. Nach Brian De Palma (Teil 1), John Woo (Teil 2), J. J. Abrams (Teil 3) und Brand Bird (Teil 4) nahm dieses Mal Christopher McQuarrie auf dem Regiestuhl Platz. Dieser hatte schon mit seinem Drehbuch zu „Die üblichen Verdächtigen“ Filmgeschichte geschrieben und in „Jack Reacher“ bereits mit Cruise zusammengearbeitet. Und wieder einmal ist das Kunststück gelungen: Der fünfte Film der Reihe steht den Vorgängern in nichts nach, sondern stellt einen neuen Höhepunkt dar...

Ethan Hunt (Cruise) weiß eigentlich, wie man untertaucht. Dass aber wegen der Vorkommnisse im Vorgängerfilm die ganze IMF-Behörde aufgelöst und er über Monate von den eigenen Leuten als Abtrünniger gesucht wird, ist selbst für den abgebrühten Agenten eine neue Situation. Gerade jetzt hat Hunt Wind davon bekommen, dass ein Syndikat existiert, das ein verbrecherisches Pendant zur IMF zu sein scheint. Aber ganz auf verlorenem Posten steht Hunt nicht: Benji (Simon Pegg), Luther (Ving Rhames) und selbst Willam

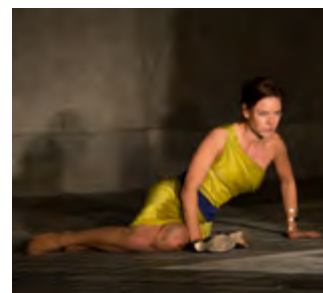
Brandt (Jeremy Renner) ergänzen nach und nach das Team. Aber welches Spiel die ebenfalls in die Affäre involvierte Ilsa Faust (Rebecca Ferguson) spielt, ist nicht auf den ersten Blick klar. Lange Zeit zum Nachdenken bleibt jedenfalls nicht, denn Menschenleben stehen auf dem Spiel...

Worum die Handlung eigentlich geht, ist letztlich egal. Und das ist auch gut so, denn es gibt Mc Quarrie alle Freiheiten, sich auszutoben. Nach Herzenslust wird hier in der Filmgeschichte geräubert. Die Episode um ein Attentat während

einer Opernaufführung ist eindeutig eine Referenz an Hitchcocks „Der Mann, der zuviel wusste“. Wie üblich dreht sich der halbe Film um einen beliebigen Gegenstand (hier: ein USB-Stick). Und die in jedem Teil der Reihe obligatorische Einbruchsequenz erinnert nicht von ungefähr an den ersten Teil und ist genauso nervenaufreibend.

Insgesamt ist der Film überraschend spannend und war ein Erfolg. Erstmals darf mit Mc Quarrie beim nächsten Teil ein Regisseur erneut ran.

Text: Dr. Martin Soyka



Undurchsichtig: Ilsa



Ab 17. Dezember im Handel

STILL GmbH:

Der Technik-Geschäftsführer Goran Mihajovic hat das Hamburger Intralogistik-Unternehmen verlassen. Seine Aufgaben wird bis auf weiteres der Vorsitzende der Geschäftsführung, KION CEO Gordon Riske, mit übernehmen.

MAN Truck & Bus AG:

Entwicklungsvorstand Bernd Maierhofer wird das Unternehmen nach 23 Jahren auf eigenen Wunsch hin zum Jahresende verlassen. Sein Tätigkeitsfeld übernimmt der Vorstand für Produktion und Logistik, Dr. Carsten Intra, zusätzlich. Zudem wird Markus Lipinsky Leiter der neu geschaffenen Abteilung „Telematics und Digital Solutions“. Der Wirtschaftsingenieur war zuvor CEO des

Softwarehauses Actano GmbH und soll direkt an den Vorstandsvorsitzenden Joachim Drees berichten.

Hamburg Port Consulting GmbH:

Klaus Schmöcker ist aus der Geschäftsführung der HPC ausgeschieden und wird sich innerhalb der HHLA um das Ukraine-Engagement kümmern. Für ihn sind bereits vor über einem Jahr Dr. Felix Kasiske und Henning Kinkhorst in die Unternehmensleitung aufgerückt.

NABU Hamburg:

Die Kommunikationswissenschaftlerin Birgit Hilmer übernimmt ab sofort die Aufgaben des langjährigen Pressesprechers Bernd Quellmalz, der stellvertretender Geschäfts-

führer wird. Hilmer verstärkt das Kommunikationsteam des NABU-Landesverbandes mit Ilka Bodmann (Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit) und Thomas Dröse (Referent für Öffentlichkeitsarbeit) und war bereits für die internationale Tier- und Artenschutzorganisation IFAW vier Jahre in der Pressearbeit tätig. Anschließend wechselte sie 2008 in die Pressestelle des Hamburger Senats.

UMCO Umwelt Consult GmbH:

Peter Duschek hat sein 25-jähriges Dienstjubiläum bei dem Hamburger Umweltberatungsunternehmen als Geschäftsführer und Leiter des Bereich Safety-Health-Environment-Management gefeiert. Der Diplom-Ingenieur hatte zuvor den Consulting-Bereich aufgebaut.

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 redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

12. Januar 2016

STADT LAND HAFEN

ECL und Green Cargo kooperieren Intermodal

Lübeck – Die European Cargo Logistics GmbH (ECL), eine Tochtergesellschaft der Lübecker Hafen-Gesellschaft, und das schwedische Bahnunternehmen Green Cargo haben eine Kooperation vereinbart, indem sie ihre intermodalen Verbindungen verknüpfen. Green Cargo verfügt über 40 Terminal-Standorte in Schweden und Norwegen. ECL bedient Luxemburg, Frankreich, Spanien und Italien. Gemeinsam entsteht so ein europaweites intermodales Netzwerk, das über die ECL inklusive der Fährverkehre gebucht werden kann.

Garbe baut Logistikzentrum bei München



München – Die Kraftverkehr Nagel GmbH aus Versmold hat die Hamburger Garbe Logistics AG mit dem Bau eines Logistikzentrums in Schweitenkirchen nahe München beauftragt. Auf der 85.000 Quadratmeter großen Fläche werden mehr als 20.000 Quadratmeter Lager- und Umschlagfläche für den Lebensmittelbereich inklusive Tiefkühlprodukten entstehen. Geplant sind 120 Rampentore und ebenso viele Lkw-Stellplätze. Garbe investiert insgesamt rund 48 Millionen Euro. Der Bau soll im Herbst 2016 fertig sein.

Neues Gefahrgutlager für Yusen Logistics

Duisburg – Der Logistikdienstleister Yusen Logistics hat ein neues Gefahrgutlager an seinen europäischen Distributionszentrum am Logport in Betrieb genommen. Für rund 2 Millionen Euro wurde mit 10.000 Quadratmetern rund ein Sechstel der Lagerflächen für Gefahrgüter zugänglich gemacht. Dort haben rund 9.000 Euro-Paletten Platz.

24-Stunden-Koordination von Großschiffanläufen

Hamburg – Die Nautische Terminal Koordination (NTK) arbeitet ab sofort rund um die Uhr. Sie hatte im Oktober 2014 als Gemeinschaftsunternehmen der HHLA und EUROAGTEs ihre Arbeit aufgenommen und nun die Testphase erfolgreich bestanden. Sie unterstützt Hafenbetriebe, Reedereien und Behörden bei der reibungslosen Abfertigung der immer weiter steigenden Zahl von Anläufen sehr großer Schiffe im Hamburger Hafen. Darunter fallen nicht nur Containerschiffe, sondern auch Kreuzfahrt- und Massengutschiffe. Angeschlossen sind neben den vier Containerterminals der HANSAPORT, Unikai und Blohm + Voss. Die NTK verfügt als einzige Beteiligte über eine operative Gesamtübersicht über die Großschiffsabfertigung. Zu den Aufgaben der NTK zählen die terminalübergreifende Koordination der Vorplanung sowie die Zulaufsteuerung und Abgangsplanung von Großschiffen in enger Zusammenarbeit mit der Nautischen Zentrale Hamburg.

VTG steigert Umsatz und Gewinn drastisch

Hamburg – Die VTG AG hat in den ersten drei Quartalen den Umsatz um 25,1 Prozent auf 764,1 Millionen Euro und den Gewinn vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) um 82,5 Prozent auf 255,5 Millionen Euro erhöht. Der hoch lukrative Waggonvermietungsumsatz schnellte um 54,8 Prozent auf 403 Millionen Euro hoch, das EBITDA in diesem Bereich um 80,8 Prozent auf 253,8 Millionen Euro. Ursächlich hierfür ist die Integration der im Vorjahr übernommenen Schweizer AAE in den Konzern. Der Schienenlogistikbereich stagnierte dagegen bei 236,5 Millionen Euro, das EBITDA lag bei 2,3 Millionen Euro. Die Tankcontainerlogistik stieg im Umsatz um 10,6 Prozent auf 124,6 Millionen Euro, der Gewinn um 1 Million auf 10,1 Millionen Euro.

Dachser expandiert in der Türkei

Kempten – Die Dachser GmbH hat in Istanbul eine eigene Landesvertretung in Betrieb genommen. Von dort aus soll der Service für bestehende Distributions- und Beschaffungskunden in der Türkei verbessert werden. Sukzessive werden zudem die eigenen Import- und Exportverkehre mit Anbindung an das europäische Dachser-Stückgutnetz aufgebaut. Das Familienunternehmen sieht großes Potenzial im Angebot von eng verzahnten, intermodalen Logistikdienstleistungen.



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