

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Sediment-Chaos geht weiter

Nun ist auch die Hauptfahrrinne betroffen



Foto: H+M Michael Lincher

Für Großschiffe wird das Auslaufen immer schwieriger, die Zeiten wurden deutlich eingeschränkt

Der Hamburger Hafen kommt in Sachen Sedimente nicht zur Ruhe. Nun ist auch die Hauptfahrrinne von Ablagerungen betroffen. In einer Schifffahrtspolizeilichen Verfügung des Oberhafenamts vom 9. Dezember heißt es, dass aufgrund von „Eintreibungen“ zwischen Hamburg-Altenwerder und Wedel auslaufende Schiffe nur zu deutlich eingeschränkten Zeiten St. Pauli passieren dürfen. Für einkommende Schiffe gilt eine reduzierte Geschwindigkeit.

Während die HPA von einem normalen Vorgang spricht, wächst in der Hafenvirtschaft das Unverständnis. Das Problem dürfte nun auch zu einem Politikum werden, denn die Oppositionsparteien ha-

ben Aufklärung im Wirtschaftsausschuss gefordert.

UVHH-Präsident Gunter Bonz sieht Hamburg in diesem Jahr am Scheideweg. Sollten nicht die entscheidenden Weichenstellungen

Sicherheit & Effizienz auf See
Kompetenz von Anfang an

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

FURUNO
www.furuno.de

wie Fahrrinnenanpassung und Sedimentmanagement gelingen, werde der Hamburger Hafen dauerhaft massiv Marktanteile verlieren. Auch die Olympia-Bewerbung habe der Hansestadt geschadet. Seite 8

Nachfolge

Wer wird den HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters Ende des Jahres beerben? S. 3

Fortschritt

Der Ausbau der A7 ist im ersten Jahr gut vorangekommen, die Unfallzahlen stiegen kaum. S. 4

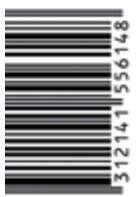
LNG-Tender

Der VTG-Chef Heiko Fischer schlägt vor, Dieselloks auf LNG mit Tender umzurüsten. S. 12

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSPRESS
www.zigspress.de

 siegel**schuppen**.de
high security seals





Liebe Leserinnen und Leser,

das neue Jahr wird für die maritime Logistikwirtschaft nicht einfach. Die Seehäfen werden froh sein, wenn das Ergebnis für 2016 im Vergleich zum Vorjahr eine schwarze Null aufweist. Sollte die Fahrrinnenanpassung von Weser und Elbe nicht kommen, würden selbst die großen Häfen Hamburg und Bremerhaven mehr Feedercharakter annehmen.

In der Hinterlandlogistik sieht es freilich anders aus. Der Im- und Export von Waren läuft aufgrund der guten Inlandsnachfrage weiter prächtig. Speditionen und Fuhrunternehmen dürften gut ausgelastet sein.

Bleibt zu hoffen, dass in der Politik die richtigen Weichen gestellt werden. Wie man ein Großprojekt taff durchziehen kann, zeigt das Beispiel des A7-Ausbaus. Mit den richtigen Anreizen und Partnern gelingen auch heute noch solche großen Bauvorhaben.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles Seite

- HHLA-Chef Peters geht 3
- A7-Ausbau läuft wie geplant 4
- Planloser Aktionsplanes Bundes 6
- Skepsis nach Olympia-Aus 8



Wirtschaft Seite

- Mehr Gewerbegebiete 10
- LNG-Tender für Dieselloks 12
- Haspa-Studie zur Smart City 14
- Sovereign Speed 16



Recht & Geld Seite

- Neues Immobilienrecht 18



Essen Seite

- dean & david 20



DVD Seite

- Man lernt nie aus 21

Meldungen

- Wichtiges aus Stadt und Land 22

Impressum 23

Wer folgt auf den HHLA-Chef?

Ende des Jahres ist für den Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters Schluss

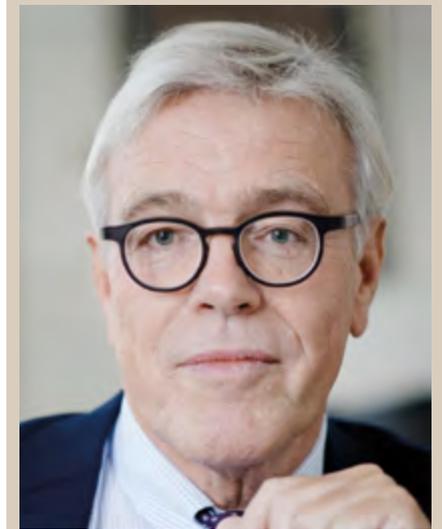
Das Hamburger Olympia-Aus hat ein erstes personelles Opfer gefordert: HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters wird zum Jahresende den Hut nehmen. Offiziell hat er dem Aufsichtsrat mitgeteilt, nach 13 Jahren nicht wieder für den Posten des Vorstandsvorsitzenden zur Verfügung zu stehen. Inoffiziell heißt es jedoch, dass Peters damit nur seinem Rauswurf zugekommen ist. Deutschlands mächtigster Hafenmanager hatte zuletzt glücklos agiert und sich die Sympathien der Politik verscherzt.

Auslöser des Unmuts war das Abfertigungschaos am Burchardkai im Sommer 2014, als sich die Züge bis nach Kornwestheim zurück stauten, weil am Burchardkai eine Stellwerkerschicht nicht zur Arbeit erschienen war. Bahnchef Rüdiger Grube reiste extra aus Berlin an, um dem HHLA-Vorständen Peters und Stefan Behn die Leviten zu lesen. Seitdem galt Peters als Vorstand auf Abruf, Behns Vertrag wurde nur um drei Jahre verlängert. Eigentlich, so hört man aus Behördenkreisen, sollte Peters schon Anfang 2015 – unmittelbar nach der Bürgerschaftswahl – gehen, doch dann kam die Olympia-Bewerbung, in deren Zentrum die Verlagerung mehrerer HHLA-Betriebe vom Kleinen Grasbrook stand. Man wolle das Pferd nicht mitten im Rennen wechseln, hieß es danach und Peters durfte vorerst bleiben. Mit dem Olympia-Aus ist dies nun obsolet.

Der Vorfall am Burchardkai hat



Heinz Brandt,
HHLA-Personalvorstand



Klaus-Dieter Peters,
HHLA-Vorstandsvorsitzender

eine der entscheidenden Probleme der HHLA offenbart, die der Vorstand unter Peters nicht in den Griff bekommen hat. Die drei Hamburger Terminals firmieren jeweils als eigene Gesellschaften mit unterschiedlichen Arbeitsverträgen. Während der Konkurrent EUROGATE Personalüberhänge wie etwa am JadeWeserPort abfedern kann, indem er die Belegschaft vorübergehend nach Bremerhaven oder Hamburg transferiert, ist es für die HHLA nicht möglich, Mitarbeiter vom CT Tollerort am Burchardkai gegen ihren Willen einzusetzen.

Natürlich kam zu dem Missmanagement auch Pech hinzu. Die fehlende Fahrrinnenanpassung und die Schäden am Nord-Ostsee-Kanal, die zu einem massenhaften Abwandern der Feederverkehre geführt hat, kann man ihm kaum anlasten. Auch nicht den Ölpreisverfall, der ein Umfahren des NOKs mit größeren Schiffen von Rotterdam aus attrak-

tiver macht. Oder die Ukraine-Krise mit dem Russland-Embargo. Oder dass die Köhlbrandbrücke zu niedrig für die größten Megacarrier ist.

All das führte dazu, dass sich der Kurs der HHLA-Aktie an der Börse gegenüber dem Ausgabekurs 2007 (53 Euro) mehr als geviertelt hat (13 Euro). Da konnte auch das Gegensteuern durch den sehr erfolgreichen Aufbau der Intermodalverkehre durch den damaligen Vorstand Sebastian Jürgens als zweites Standbein nichts ändern. Peters und Jürgens kamen jedoch persönlich nicht miteinander klar. Jürgens musste gehen (zur LHG), Peters folgt nun.

Offiziell heißt es, man suche einen externen Nachfolger. Intern wird gemunkelt, eine Quoten-Frau solle in den Vorstand berufen werden. Da diese kaum Peters' Nachfolge antreten könnte, gilt Personalvorstand Heinz Brandt als Favorit.

Text: Matthias Soyka

Ende 2016 ist das Schlimmste vorbei

Beim A7-Ausbau in Schleswig-Holstein werden fünf von acht Abschnitten fertig



Momentane Lage bei Schnelsen: Links wurde eine provisorische Stützwand gezogen und die Spur verbreitert

Endlich einmal eine gute Nachricht für die staugeplagten Autofahrer rund um Hamburg. Deutschlands größter Baustelle auf der A7 zwischen Hamburg-Stellingen und dem Autobahnkreuz Bordesholm kommt zügig voran. Ende dieses Jahres werden bereits fünf von acht Bauabschnitten fertiggestellt sein. Bis 2018 sollen auch die Bereiche zwischen Neumünster-Mitte und Großenaspe, Bad Bramstedt und Kaltenkirchen sowie Quickborn und Schnelsen-Nord fertiggestellt sein. Auch der erste Lärmschutztunnel bei Schnelsen soll dann stehen.

Aber bereits in den nächsten Monaten werden in Richtung Süden an den ersten fünf Abschnitten die neuen Fahrbahnen für den Verkehr frei gegeben. „Dadurch tritt schon eine deutliche Entlastung ein“, sagte Bernd Rothe von der bundeseigenen Planungsgesellschaft DEGES. Die Betonstrecke, die schon auf fast der Hälfte der 65 Kilometer langen Trasse erstellt wurde, sei deutlich breiter als die Behelfsstrecke, auf der derzeit der Verkehr rollt. Zudem seien dann die meisten Arbeiten an den fast 80 Brücken auf der Gesamtstrecke abgeschlossen, so dass die Gegenrichtung deutlich zügiger fertig gestellt werden

kann. Allerdings werde es auch in diesem Jahr noch einmal an Wochenenden – und dann meist nur nachts – zu sechs Vollsperrungen und einer wechselseitigen Sperrung kommen.

Weniger Unfälle als beim Bau der A1

Sehr zufrieden waren die verantwortlichen Politiker, Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) und sein Hamburger Amtskollege Frank Horch (parteilos), bezüglich des Verhaltens der Autofahrer. Die Zahl der Unfälle habe sich nur um 40 Prozent erhöht,

was in einer Baustelle ein normaler Wert sei. Beim Ausbau der A1 zwischen Hamburg und Bremen war die Unfallzahl um 160 Prozent hochgeschwollen. Es habe sich bezahlt gemacht, die Fahrbahn provisorisch zu verbreitern und den Autos auf der rechten Spur 35 Zentimeter und auf der linken Spur 25 Zentimeter mehr Platz zu geben, so Rothe.

Aber auch weiter südlich wird sich die Lage in diesem Jahr teilweise entspannen. Der Neubau der Langenfelder Brücke, die zwischen Volkspark und Stellingen 19 Gleise überspannt, wird im Spätherbst Richtung Norden befahrbar sein. Bis 2018 soll dann



Simulation: DEGES

Das ist bereits vom Bund abgesegnet: Ein 730 Meter langer Lärmschutztunnel und eine 400 Meter Galerie

auch die Gegenrichtung auf vier Spuren ausgebaut sein. Allerdings wird ab der Anschlussstelle Stellingen ein weiterer Engpass auf die Autofahrer warten. Dort wird ab diesem Frühjahr ein zweiter, 960 Meter langer Tunnel gebaut, der erst 2020 vollendet sein dürfte. Der erste Tunnel bei Schnelsen (gut 500 Meter) wird dagegen schon 2018 fertig sein.

favorisiert nach Horchs Worten jedoch eine deutlich längere Tunnellösung über 2030 Meter, die allein Hamburg bis zu 90 Millionen Euro mehr kosten dürfte. Das Gros würde jedoch der Bund tragen, was Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) wenig begeistert. Die Verhandlungen laufen. Baubeginn dürfte frühestens 2019 sein. Die Fertigstellung ist für 2025 anvisiert.

Im gleichen Zeitraum wird es auch südlich des Elbtunnels massive Behinderungen geben. Dort soll die aufgeständerte Autobahn saniert und ebenfalls auf acht Spuren verbreitert werden. Man wolle dabei die positiven Erfahrungen nutzen, die man beim Neubau der Langenfelder Brücke gemacht habe, so Rothe.

Text: Matthias Soyka

Arbeiten am Altonaer Tunnel beginnen erst ab 2019

Südlich vom Volkspark werden die Autofahrer allerdings ab 2019 auf eine weitere harte Probe gestellt. Dann soll die Strecke bis zum Elbtunnel verbreitert werden. Unklar ist noch, wie groß der dritte Lärmschutzdeckel bei Altona werden soll. Der Bund hat derzeit eine Länge von 730 Meter plus einer Galerie über 400 Meter über der Nordspur genehmigt. Der Hamburger Senat



Foto: DEGES

Brückenabbruch im Sommer für den Schnelsener Lärmschutztunnel

Den Kern nicht getroffen

„Aktionsplan Großprojekte“ findet keine Lösung gegen Kostensteigerungen

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrinth (CSU) hat im Herbst letzten Jahres stolz der Öffentlichkeit einen „Aktionsplan Großprojekte“ der Bundesregierung vorgestellt. Als Anlass dafür wird einleitend auf vermehrte „öffentliche Debatten über Großprojekte, die den gesetzten Kosten- und Terminrahmen nicht einhalten“ verwiesen. Gemeint sind ganz offenkundig Projekte wie der Berliner Flughafen (BER), Stuttgart 21 und die Hamburger Elbphilharmonie. Deshalb habe sein Vorgänger im April 2013 eine „Reformkommission Bau von Großprojekten“ ins Leben gerufen. Die mit hochrangigen Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft, öffentlicher Hand und Verbänden besetzte Kommission hat nun Handlungsempfehlungen vorgelegt, wie Kostenwahrheit, Effizienz und Termintreue bei Großprojekten im Hoch- und Infrastrukturbau verbessert werden können.“ Doch zum Kern des Problems dringen sie nicht vor.

Der Begriff „Großprojekte“ beziehe sich dabei vor allem auf Bauprojekte im Zuständigkeitsbereich des Bundes, deren Investitionsvolumen 100 Millionen Euro überschreiten. Die Handlungsempfehlungen sollten gleichwohl aber auch Impulse geben, „die für kleinere Projekte sowie für Bauvorhaben der Länder und Kommunen vorbildhaft sein können“.

Bei kritischer Durchsicht entpuppt sich der „Aktionsplan“ in erster Linie als eine Zusammenstellung von Selbstverständlichkeiten. Der Leser fragt sich unwillkürlich, wieso es einer mehr als zweijährigen Tätigkeit einer hochrangigen Expertenkommission bedurfte, um ein wenig mehr als siebenseitiges Papier zu erstellen, das den Titel schwerlich verdient, unter dem es firmiert. Grundsätzlich ist nichts dagegen einzuwenden, dass hin und wieder auch Selbstverständlichkeiten in einem mehr oder minder logischen Kontext erneut niedergeschrieben und als „Memento“ veröffentlicht werden. Dazu braucht es allerdings keine hochrangige Expertenkommission und keine zwei Jahre. Und es sollte erwartet werden können, dass auch die maßgeb-

lichen „heiklen“ und system-immanenten Gründe offen angesprochen bzw. angeprangert werden, die Anlass für die Erstellung des Papiers sind. Genau zu deren Bereinigung sollten vor allem Lösungsvorschläge gemacht werden. Das geschieht in dem betreffenden Papier jedoch kaum und dann noch meist indirekt. Vielfach ausschlaggebende Wirkungsbereiche werden überhaupt nicht angesprochen.

Wandel der Handhabungskultur von Großprojekten nötig

Zu den leidvollen Erfahrungen unabhängiger Praktiker gehören seit geraumer Zeit Positionen von Politikern und Aufgabenträgern wie:

- „Fachwissen stört nur“ (Credo von Politikern, die sich stolz als Pragmatiker sehen).
- „Wenn Sie nicht genau zu dem Ergebnis kommen, das ich haben will, erhalten Sie von mir keinen Auftrag; das ist doch klar“.
- „Wir müssen zwar ausschreiben, aber den Auftrag erhält...“
- „Wenn das Projekt erst einmal fertig ist, spricht kein Mensch

mehr von den Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen“.

Diesbezüglich bedarf es dringend eines nachhaltigen Wandels der Kultur der Handhabung der betreffenden Projekte sowohl in der Politik als auch in den zuständigen Verwaltungen. Dazu findet sich im Aktionsplan aber kein Wort.

Im Fall von BER erfolgte die Standortwahl aufgrund eines politischen Konsensbeschlusses im Widerspruch zu den Empfehlungen der Fachleute. Das hatte unter anderem immense Kostensteigerungen allein aus Gründen des Lärm- und Naturschutzes zur Folge. Die politischen Aufsichtsgremien waren und sind mit dem Projekt offenkundig überfordert. Das betrifft nicht zuletzt auch wichtige Struktur- und Personalentscheidungen. Den Gegnern von „Stuttgart 21“ wurde selbst von der Bundeskanzlerin öffentlich unterstellt, sie seien fortschrittsfeindlich, als alle anderen 21-er Projekte aus guten sachlichen Gründen längst „begraben“ worden waren (u.a. Frankfurt 21 und München 21). Die Elbphilharmonie in Hamburg ist ein Paradebei-

spiel für vereintes Versagen von Politik, Verwaltung und Architekten. Der Begriff Architekt stand einmal für die Beherrschung nicht lediglich des Gebäudedesigns, sondern insbesondere auch der Planungsprozesse, der Kosten und der verwendeten Materialien. Die beim Wettbewerbsentscheid mit ausschlaggebende glatte Glasfassade musste aus bauphysikalischen Gründen „verfremdet“ werden („Oles Kettenhemd“). An dem betreffenden Standort sollte nach dem originären städtebaulichen Konzept zwar ein architektonisches Highlight stehen, nicht aber ein „neues Wahrzeichen“ der Stadt, mit dem sich Politiker ein Denkmal setzen. An Wahrzeichen fehlt es Hamburg schon seit Jahrhunderten nicht (Hauptkirche St. Michaelis, Silhouette der Innenstadt, Alster).

Nutzen-Kosten-Analyse ist Bewertungshokuspokus

Ein maßgeblicher Mangel der Handhabung von großen Verkehrsinfrastrukturprojekten des Bundes ist in dem Aktionsplan überhaupt nicht angesprochen. Er ist in der verpflichtenden Anwendung des Verfahrens der „Standardisierten Bewertung“ als Instrument der Einordnung der Realisierungswürdigkeit und Realisierungspriorität begründet. Das Verfahren basiert auf der Methodik der Nutzen-Kosten-Analysen (NKA). Diese gehören zum Standard-Instrumentarium der Verkehrsökonomien. Die Methodik und die Art der Anwendung in Form von standardisierten Versionen sind höchst umstritten. Unter unabhängigen Fachleuten firmieren sie seit Jahrzehnten als „Bewertungshokuspokus“. Die Kritik zielt in erster Linie darauf, dass:

- nur eine begrenzte Anzahl direkt oder indirekt in Geldwert ausdrückbare Wirkungen berücksichtigt wird und aufgrund dessen in der Regel selbst von der Sache her primär entscheidungsrelevante Wirkungsbereiche nicht berücksichtigt werden.
 - die Nutzen-Komponenten vielfach auf eher fragwürdigen und ggf. in weiten Grenzen ausformbaren Monetarisierungen basieren und deshalb die Spielräume für ein „Schön- oder Schlecht-rechnen“ beträchtlich sind.
 - der Anreiz impliziert ist, Kosten zunächst möglichst niedrig anzusetzen, um in der Prioritätenliste möglichst weit vorn zu stehen.
 - Projekte mit einem völlig unterschiedlichen Wirkungsspektrum und unterschiedlichen Wirkungsdimensionen „in einen Topf geworfen“ werden (Vergleich von Äpfeln mit Birnen).
- Die betreffenden Mängel sind ausweislich parlamentarischer Anfragen und Antworten der Ministerialbürokratie darauf seit langem auch in der Politik und in vielen zuständigen Verwaltungen bekannt und anerkannt. Reagiert wurde darauf bisher bestenfalls mit marginalen Schönheitsreparaturen. Im Gegensatz dazu sind international vielerorts bereits angemessene Konsequenzen gezogen worden – meist in Form methodischer und/oder prozessualer Ergänzungen der traditionellen Verfahren. Im Aktionsplan ist davon keine Rede.

Ortsumgehungen wichtiger als große Infrastrukturbauten

Die Konsequenzen der Anwendung der standardisierten Bewertung auch in der Bundesverkehrswegeplanung hat die



Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

Metropolregion Hamburg sehr ausgeprägt am eigenen Leibe erfahren müssen. Wesentliche für die Verkehrsverhältnisse in der Region und die Hafenlogistik wichtige Projekte sind teilweise bereits seit Jahrzehnten als Folge der Bewertung auf die lange Bank geschoben worden. Dazu gehören die westliche und die östliche Elbquerung, die Hafenuerspannung, die Ertüchtigung des Nord-Ostsee-Kanals und der Ausbau der Schiffshebeanlage Scharnebeck. Das ist nicht zuletzt die Folge eines Verfahrens im Rahmen dessen beispielsweise Ortsumgehungen von Kleinstädten in der Provinz besser abschneiden als Groß-Infrastrukturprojekte von nationaler Bedeutung im Bereich des einzigen deutschen Mega-Gateways.

In der aktuell in Abstimmung befindlichen Fortschreibung des „Nationalen Hafenkonzeptes“ sind die betreffenden Projekte zwar auch wieder enthalten. Die Region ist aber gut beraten, wenn sie sich stärker als bisher dafür einsetzen würde, dass die Projekte auch tatsächlich endlich realisiert werden.

Text: Andreas Kossak

Es ist noch nicht vorbei

Wirtschaft bezweifelt ein Ende der nach-olympischen Pläne des Hamburger Senats



Foto: SLH

Hafenrunde: Gunther Bonz, Michael Kruse, Hermann Ahlers und Diskussionsleiter Matthias Soyka (v.l.)

Wohin steuert der Hamburger Hafen nach dem Olympia-Aus? Diese Frage diskutierten der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, der CEO von Buss Ports Logistics, Hermann Ahlers, und der hafenpolitische Sprecher der FDP, Michael Kruse, auf einer politischen Hafenrundfahrt der Friedrich-Naumann-Stiftung. Alle waren sich einig, dass entgegen aller öffentlichen Beteuerungen des Senats die Pläne für eine Umgestaltung des Kleinen Grasbrooks noch nicht vom Tisch seien. Die betroffenen Hafenbetriebe müssten weiterhin eine Verlagerung befürchten.

„Die Grünen wollen Stadtentwicklung auf dem Kleinen Grasbrook“, warnte Bonz. Sie seien seit jeher gegen den Hafen. Dies beweise auch der derzeitige Versuch, Leercontainer von den Terminals zu verbannen. Die großen Terminalbetreiber HHLA und EUROGATE haben für Containerreedereien ein Angebot entwickelt, aufgrund des mangelnden Tiefgangs auf der Elbe – eine Folge der seit Jahren von den Grünen hinausgezögerten Fahrrinnenanpassung – frei geliebene Stellplätze mit den deutlich leichteren Leercontainern zu bestücken, die in Asien dringend benötigt werden. Die Grünen, so Bonz, versuchten dies zu hintertreiben mit dem Argument, dass Leercontainer nicht an die teuren Kaikanten gehörten. Die Grünen in

Hamburg seien historisch bedingt eine „Anti-Industrie-Partei“.

Planungen nicht mehr für „diesen konkreten Zweck“ verfolgt

Nach den gescheiterten Versuchen, zunächst die Universität auf den Kleinen Grasbrook zu verlagern und anschließend dort Olympia anzusiedeln, soll das Areal immer noch zum städtebaulichen „Sprung über die Elbe“ erhalten, belegte Kruse. In einer Antwort auf eine kleine Anfrage habe der Senat am 8. Dezember geantwortet: „Wegen des Ausgangs des Referendums besteht nunmehr kein Grund, diese Planungen für diesen konkreten Zweck weiter zu verfolgen.“ Die Betonung liege auf „für diesen konkreten Zweck“. Dies bedeute, dass

der Senat sehr wohl noch mit dem Gedanken spiele, die Hafentflächen anderweitig zu nutzen, nur eben für einen nicht-olympischen Zweck.

Die Olympia-Bewerbung habe dem Hamburger Hafen „auf jeden Fall nicht genutzt“, betonte Ahlers. Sie habe gezeigt, wie schlecht die unterschiedlichen Behörden mit einander kooperierten. Eine stringente Hafenplanung sei nicht erkennbar. Kruse ergänzte hierzu, dass beispielsweise ein Ordnungsrahmen für die Genehmigung eines LNG-Terminals noch immer nicht erarbeitet worden sei, obwohl die Industrie dringend auf ein derartiges Depot im Hafen warte.

Deutlicher wurde Bonz. „Olympia hat den Hamburger Hafen um ein Jahr zurückgeworfen“, sagte er. Alle Verantwortlichen hätten

sich in dieser Zeit nur um dieses Thema gekümmert, ihre Kernaufgaben dabei jedoch liegen lassen. Erneut führte der UVHH-Präsident das leidige Thema Sedimentbaggerung an, das von der HPA massiv vernachlässigt worden sei. Die Zufahrten zu den Liegeplätzen und die Liegewannen der Schiffe seien teilweise so versandet, dass Schiffe umgeleitet werden mussten. Wichtige Betriebe wie die ADM Ölmühle hätten dadurch großen Schaden erlitten.

Alle drei Redner waren sich einig, dass das Russland-Embargo nicht zielführend sei. „Die Umschlagzahlen von St. Petersburg sind trotz des Embargos gleich geblieben“, sagte Bonz. Dies zeige, dass die Waren nun direkt aus Südamerika oder China kämen oder in Antwerpen oder Rotterdam umgeladen würden. Hamburg habe

im Feederbereich über ein Drittel verloren. Auch durch die Ausfälle des maroden Nord-Ostsee-Kanals. Dies sei „unwiederbringlich“. Sein Unternehmen EUROGATE habe stattdessen mit Reedern und Speditoren neue Ladungsströme erschlossen, um Wachstum auf anderen Feldern zu generieren.

Kruse vermisste eine klare Aufgaben-Konzeption bei der HPA. Die Hafenverwaltung verzettelte sich in IT-Projekten, die als „smartPORT logistics“ gefeiert würden. Blicke man jedoch genauer hin, sei die Bilanz trotz immensen Aufwands desaströs. Gerade einmal fünf Speditionen nutzten derzeit das System, nur 35 Fahrer seien mit der App ausgestattet, die die Steuerung des Verkehrs im Hamburger Hafen verbessern soll. Angesichts von rund 30.000 Lkws, die täglich den Hamburger

Hafen anfahren, sei dies eine lächerliche Bilanz.

Man solle sich lieber darauf konzentrieren, die Hardware zu ertüchtigen, ergänzte Ahlers und meinte damit die Anfahrtswege der Terminals für Schwerlasttransporte. 60 Prozent aller deutschen Autobahnbrücken seien derzeit abgelastet, so dass die Schwerlastzüge große Umwege auf sich nehmen müssten. Oft fehle es am Verständnis für die Bedürfnisse der Trucker, fügte Bonz hinzu. Es sei dem UVHH erst nach monatelanger Intervention gelungen, bei den Planungen für die neue Wilhelmsburger Reichsstraße die Radien für die Ausfahrten so zu vergrößern, dass auch Schwerlastzüge sie benutzen können. Andernfalls wäre der östliche Hafenteil für sie abgeschnitten gewesen.

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

Die Lage hat sich kaum verändert

Auch nach dem Olympia-Aus Hamburgs gibt es zu wenig Gewerbeimmobilien



Foto: SLH

Stefan Harder von Grossmann & Berger sieht mittelfristig große Engpässe bei Gewerbeimmobilien

Die Olympia-Bewerbung Hamburgs hat vor allem eins gezeigt: In der Hansestadt sind Gewerbeimmobilien knapp. Und auch wenn durch das Scheitern der Bemühungen die Dramatik der Lage vorerst heraus sei, glaubt Stefan Harder, Bereichsleiter Industrie|Lager|Logistik beim Immobilienexperten Grossmann & Berger, nicht, dass sich die Situation grundsätzlich geändert hat. „In den vergangenen Jahren ist das Hafengebiet exorbitant geschrumpft“, sagt er. Vor allem die Hafencity und große Teile Harburgs seien einer höherwertigen Nutzung zugeführt worden.

Dieser Trend sei von den Stadtplanern während der Olympia-Bewerbung weiter aufgenommen worden. Die Pläne, den Kleinen Grasbrook nach Olympia vor allem mit Wohnbebauung zu versehen und Hafengebiete von der Elbinsel zu verdrängen, sei das beste Beispiel dafür. Im Umfeld des Hafengebiets seien in den Monaten vor dem Bürgerentscheid plötzlich Risikoinvestoren am Immobilienmarkt aktiv gewesen, die sonst in diesen Lagen nicht investieren. Sie hatten die Preise für Gewerbeimmobilien, hier vordergründig die fiktiven Grundstückspreise, in die Höhe getrieben. Viele hätten die Absicht gehabt, mittelfristig den Wert der Grundstücke durch Opti-

mierung des Baurechts (höherwertige Nutzungen wie z. B. Hotel/Hotels, Büro- oder Wohnimmobilien) zu heben, respektive in diesem Zuge durch Projektierung der Flächen einen exorbitanten Mehrwert zu schaffen.

Preise in Rothenburgsort haben sich glatt verdoppelt

Die Preise im Gewerbegebiet Rothenburgsort beispielsweise hätten sich so von 200 auf 400 Euro pro Quadratmeter verdoppelt – Ausreißer-Transaktionen wurden bisher nicht beobachtet, einigen Grundstückseigentümern liegen jedoch Kaufpreisangebote in Höhe über 500 Euro pro Quadratmeter vor.

Zwar seien derartige Pläne am Kleinen Grasbrook nun ein für allemal vom Tisch, wie Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) versicherte. Dennoch gebe es genug Bereiche in Hafennähe, bei denen die Stadt ähnlich verfahren wolle. Bestes Beispiel sei laut Harder der Masterplan „Stromaufwärts an Elbe und Bille“, bei dem Teile von Rothenburgsort und Hamm-Süd, die derzeit als Gewerbeflächen genutzt werden, in höherwertige Gebiete zum Teil auch „Arbeiten kombiniert mit Wohnen“ umgewandelt werden sollen. Die mittel- bis langfristige Umsiedlung marginsschwacher Betriebe, die für eine Anmietung hochwertiger Neu-

bauf lächen nicht in Frage kommt, bleibt vorerst, wenn man auch von einer mittel- bis langfristigen Entwicklung ausgeht, ungeklärt.

Die Flächen, in denen sich Hafener- oder Logistikbetriebe neu ansiedeln oder bestehende Betriebe erweitern könnten, sind dagegen zunehmend dünn gesät. Billbrook und Allermöhe seien nach Harders Worten bereits nahezu voll, in Billbrook und Allermöhe gebe es noch circa zwei bebaubare Grundstücke in einer Größenordnung über zwei Hektar. Sollte die Holsten-Brauerei nun nach Hausbruch ziehen, gebe es auch dort keinen Platz mehr. Für den Bereich südlich der Andreas-Meyer-Straße bestehe noch kein Baurecht, ähnlich sehe es mit Allermöhe II aus – eine Gewerbegebietserweiterung, die seit geraumer Zeit wiederholt diskutiert wird.

Hoffnungsschimmer Altenwerder II

Ein Hoffnungsschimmer sei Altenwerder II, wo allerdings kaum vor 2018 rund 40 Hektar erschlossen/baureif werden dürften. Allerdings sei hier die Hafenerwirtschaft nicht der einzige Interessent. Die Zulieferer des nahen Airbus-Werkes hätten ebenfalls großen Platzbedarf. Eine weitere Option wäre Neuland, wo rund 30 Hektar zur Verfügung stünden. Zudem soll zeitnah der 15 Hektar große Gewerbepark auf dem alten Rangierbahnhof, auf den u.a. der Theaterfundus ziehen soll, in die aktive Flächenvergabe gebracht werden.

Derzeit wird zudem darüber nachgedacht, einige Hafenerbetriebe auch ohne Olympia zu verlagern. Das Überseezentrum ist so ein Kandidat. Die Fläche wäre

laut Harder rein perspektivisch ein idealer Platz für die Umsiedlung des Großmarkts, der mittelfristig von der Amsinckstraße weg verlagert werden soll. Der Bereich zwischen der neuen HafenCity und Hammerbrook soll städtebaulich aufgewertet werden.

Rade und Winsen könnten einiges abfangen

Auswärts gelegene Gewerbegebiete wie Winsen oder der bereits etablierte Standort Rade könnten ebenfalls einige Nachfrage abfangen, ist sich Harder sicher. „Handelsunternehmen und Kontraktlogistiker brauchen nicht unbedingt Hafennähe.“ Langfristig bleibe aber für Hafenerbetriebe nur der Bereich westlich des Köhlbrands übrig.

„Die Frage ist ja: Gibt es überhaupt einen Bedarf an einer Hafenerweiterung, weil Unternehmen expandieren müssen oder sich neue ansiedeln wollen?“ sagt Harder. „Hier sollte nicht nur in Augenschein genommen werden, wie viel Tonnage jährlich im Hamburger Hafen umgeschlagen wird.“ Hamburg gelte bundes- oder sogar welt-

weit als Gateway für Im- und Export. „Es fehlen grundsätzlich Ansiedlungsmöglichkeiten für logistische und industrielle Betriebe. Und es gibt hier auch deutlich merkbare Flächennachfrage von Unternehmen, die nicht zwingend an der Tonnage Entwicklung des Hafens gemessen werden können“, so der Immobilienexperte.

Wirtschaftlicher Aufschwung bedinge den Zuzug von Bürgern. Und diese müssten adäquaten Wohnraum finden. Im gleichen Maße gelte es aber auch, die Arbeitsplätze sicher zu stellen, respektive neu zu schaffen, ist Harder sicher. Dies bedinge die Schaffung neuer Gewerbe- und Industriegebiete auf dem Stadtgebiet. Und das nicht nur im hochwertigen Bereich. „Als Gegenpol muss der Fokus auch darauf liegen, preisgünstige Flächen für Unternehmen mit geringer Marge zu erhalten, etwa den Roßterminal für Schüttgut.“ Langfristig werde die Stadt nicht darum herum kommen, das Hafenerweiterungsgebiet Moorburg zu erschließen, wenn Hafenerbetriebe in Hamburg noch irgendeine Perspektive haben sollen.

Text: Matthias Soyka



Foto: Dachser

Große Logistikflächen wie in Allermöhe sind in Hamburg Mangelware

Love me tender

VTG-Chef Heiko Fischer hält LNG-Anhänger für umgerüstete Dieselloks für möglich



Fotos: SLH

Einer der beiden 25 Meter langen LNG-Prototypen, die VTG im Frühjahr auf den Markt gebracht hat

Flüssiggas, kurz LNG, gilt in der Fachwelt längst als einer der Kraftstoffe der Zukunft. Er verursacht so gut wie keine Schwefelemissionen und Feinstaub, stößt 90 Prozent weniger Stickoxide und 20 Prozent weniger CO₂ als herkömmliche fossile Produkte aus. Und selbst die Bundesregierung gibt allmählich ihre anfangs reservierte Haltung auf. Doch während in den Niederlanden bereits ein großes LNG-Importterminal besteht und darüber nachgedacht wird, nach Rotterdam ein weiteres in Eemshaven aufzubauen, tut man sich mit einem vergleichbaren Projekt bei uns schwer. VTG-Chef Heiko Fischer würde das Projekt unterstützen, Dieselloks auf LNG umzurüsten. Den Treibstoff könnten sie durch einen internen Tank oder durch eine Tenderlösung erhalten.

„Der Tender könnte durchaus eine Renaissance erfahren“, meint der Chef des Hamburger Waggonvermieters und Schienenlogistikers. In den USA, wo kaum Strecken elektrifiziert sind, gebe es bereits vereinzelte Routen, die so gefahren werden. Auf einer Konferenz habe man dort seine Ideen der Fachwelt bereits einmal vorgestellt und sei auf großes Interesse gestoßen, so Fischer weiter.

Auch wenn die Reinkarna-

tion des alten Dampflokenters bei Dieselloks ein wenig querdenkerisch wirken mag. Die Idee hat durchaus Charme. „Die meisten Strecken bei uns sind bereits elektrifiziert“, erklärt der VTG-Chef. Es gehe also im Wesentlichen um kurze Abschnitte, die noch nicht für den sauberen Antrieb Strom vorbereitet sind. Und bevor man sich in enorme Kosten wie die prognostizierten 432 Millionen Euro für die Elektrifizie-

rung der rund 50 Kilometer von Oldenburg nach Wilhelmshaven stürze, könnte man für einen Bruchteil des Geldes auch Lokomotiven umrüsten, und mit dem mindestens ebenso sauberen LNG zwischen beiden Städten pendeln.

Auch andere sollten endlich investieren

Letztlich gehe es Fischer darum, dass auch andere in Sachen

LNG ihren Teil beitragen und Geld investieren. VTG ist 2014 in Vorleistung gegangen und hat einen ersten LNG-Tankwagen entwickelt, der 2015 auf der Messe transport logistic in München präsentiert wurde. Einen Millionenbetrag hat der Prototyp gekostet. Als Tender wäre der 25-Meter-Waggon freilich ein wenig überdimensioniert. „Wir bräuchten eine neue Zulassung für einen kürzeren Wagen“, sagt Fischer. Jedoch habe man mit dem Prototypen die entscheidende Vorarbeit geleistet, so dass die Zustimmung des Eisenbahnbundesamtes voraussichtlich einfacher zu bekommen wäre. Die Technik wäre ohnehin dieselbe. Innen ein Edelstahltank, darum ein Vakuum, das von einem stählernen Druckgastank umgeben ist. Die beiden Prototypen, die die VTG AG bisher in ihrem Waggonbauwerk Graaff selbst produzierte, haben bereits etliche Probefahrten absolviert. Eine soll demnächst auch einmal über die



Heiko Fischer,
VTG-Vorstandsvorsitzender

Alpen Richtung Mittelmeer führen.

Das Interesse im Ausland sei groß, berichtet Fischer weiter. Einen Vorvertrag über den Bau von 20 Waggons habe man bereits mit einem schwedischen Kunden abgeschlossen. Man warte nur noch auf eine letzte Genehmigung der dortigen Behörden. Auch Spanien könnte ein Markt werden. Die Wag-

gons sind so konzipiert, dass sie auf die dortige Breitspur umgerüstet werden können.

Gordischen Knoten durchschlagen

Allerdings wäre es denkbar, dass auch die Lokhersteller nun auf den LNG-Zug aufspringen. Technisch sei die Umrüstung kein Problem, schließlich gebe es in der Schifffahrt genug Vorbilder. Zumal solche Projekte mittlerweile vom Bund und der EU gefördert werden. Man müsse nur den gordischen Knoten des Henne-Ei-Problems durchschlagen und einfach aktiv die Innovation vorantreiben, meint Fischer. Deshalb sei VTG auch eine Kooperation mit Brunsbüttel Ports eingegangen, das sich seit Jahren um den Bau eines nationalen LNG-Importterminals nach niederländischem Vorbild bemüht. Es wäre schade, sich vom Ausland auf diesem Gebiet abhängen zu lassen.

Text: Matthias Soyka



So oder so ähnlich könnte die LNG-Dieseltraktion später einmal aussehen

Täglich 125.000 Stunden Stau

Hamburger WeltWirtschaftsinstitut fordert smarte Lösungen im Verkehrsbereich



Morgens und abends das gleiche Bild: Staus auf den Einfallstraßen verursachen Zeitverlust und Emissionen

Die Metropolregion Hamburg muss ihre deutschlandweite Spitzenposition als digitale Stadt weiter ausbauen. Zu diesem Schluss kommt eine Studie des Hamburger WeltWirtschaftsinstituts (HWWI) im Auftrag der Haspa. „Denn im Vergleich zu anderen europäischen Städten wie Amsterdam oder Kopenhagen hinken wir noch hinterher“, sagte Prof. Alkis Otto bei der Präsentation. Am deutlichsten zeige sich dies im Straßenverkehr. Die Hansestadt sei die stauanfälligste Region Deutschlands. Täglich stünden Pendler und Berufskraftfahrer insgesamt 125.000 Stunden im Stau. Umgerechnet auf die Arbeitszeit bedeute dies einen Verlust von zwei Prozent des Bruttoinlandsprodukts.

Smarte, also intelligente Lösung auf IT-Basis, könnten laut Otto beispielsweise ein verbessertes Parkleitsystem sein, das über Sensoren die Parkplätze überwacht und über eine App auf Mobilgeräte jedem Fahrer anzeigt, wo ein Stellplatz frei geworden ist. Los Angeles, San Francisco oder Nizza hätten dies vorgemacht. Zudem könnten die Navigationsgeräte der Autofahrer für Verkehrsinformationen genutzt werden. Dies werde derzeit nur von einigen Premiumherstellern in Verbindung mit privaten Anbietern ermöglicht. Auch könne man den Verkehr mit dem eigenen Auto besser organisieren, etwa durch ein Web-basiertes Serviceangebot, in dem Mitfahrgelegenheiten gefunden werden können.

Dies wäre auch aus umwelttechnischen Gründen wünschenswert,

so Otto. Ein Beifahrer verursache etwa genauso viel Emissionen wie



Prof. Alkis Henri Otto
HWWI



Harald Vogelsang,
Haspa-Vorstandssprecher

ein Nutzer des ÖPNV. Ist ein Autofahrer jedoch allein in seinem Wagen, liegen die Schadstoffausstöße mehr als doppelt so hoch. Da die Hansestadt sich zum Ziel gesetzt hat, bis zum Jahr 2030 die Emissionen gegenüber dem Jahr 1990 um 50 Prozent zu reduzieren, müssten jährlich fast fünf Prozent eingespart werden. Dies sei ein sehr ehrgeiziges Ziel und nur durch Veränderungen im Individualverkehr zu erreichen, der über zwei Drittel der CO₂-Emissionen verursache.

Dazu zähle auch die Verkehrsvermeidung durch eine neue Städteplanung. Andere Städte hätten es bereits vorgemacht, indem sie Wohnen und Arbeiten stärker vernetzten. Dabei wurden die Arbeitszentren an den Stadtrand in die Nähe der Wohngebiete verlegt, so dass der Weg zur Arbeit deutlich kürzer wurde. Das Sparpotenzial

ist groß. Derzeit fahren 320.000 Pendler in die Hansestadt. Sie verursachen pro Kopf 215 Gramm CO₂ pro Kilometer bei einem durchschnittlichen Benzinverbrauch von 9,1 Litern. Die durchschnittliche Anfahrsstrecke beträgt 16 Kilometer für deren Bewältigung normalerweise 30 Minuten benötigt werden, in der Rushhour aber mindestens 15 Minuten mehr.

Auch andere sollten endlich investieren

Einsparungen im Energiebereich könnten nach einem ähnlichen Prinzip auch durch Smart Grids erzeugt werden, also kleinere Versorgungseinheiten mit kurzen Leitungswegen. Dazu zählt eine dezentrale Energieversorgung. Ballungsräume seien naturgemäß bei der Erzeugung von regenera-

tiver Energie wie etwa Windstrom aufgrund der Flächenknappheit benachteiligt. Dennoch könnten allein durch die kürzeren Leitungswege und den damit verbundenen geringeren Leitungsverluste zehn Prozent bei den Haushalten und 20 Prozent in Betrieben eingespart werden. „Im Idealfall könnten Betriebe eine Symbiose eingehen“, sagte Haspa-Vorstandssprecher Harald Vogelsang. Die Abwärme einer Bäckerei etwa könnte von einer daneben liegenden Gärtnerei für ihr Gewächshaus genutzt werden.

Um alle Möglichkeiten für smarte Lösungen zu nutzen, müsse die Stadt jedoch den städtischen Raum frei zugänglich machen, so Otto. Dazu gehört vor allem ein allgemein zugängliches WLAN im gesamten Stadtgebiet.

Text: Matthias Soyka

Sys|ng

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



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

Rothenbaumchaussee 114
www.sysng.de

20149 Hamburg
info@sysng.de

Wenn es mal schnell gehen muss

Der Hamburger Carrier Sovereign Speed organisiert innereuropäische Expresstransporte



Neben einem Sprinternetzwerk organisiert die Hamburger Spedition auch einen festen Fahrplan für Lkws

Die großen Speditionen dieser Welt wie Kühne+Nagel, UPS, Panalpina oder DHL bieten Warentransport aller Art an jeden Ort an. Vom kleinsten Karton bis hin zur Projektladung organisieren sie auf Wunsch alle Abläufe von Tür zu Tür. Wenn neben der Größe und dem Gewicht auch noch der Faktor Zeit eine entscheidende Rolle spielt, greifen diese Global Player gerne zu Subunternehmen, die auf Nischen wie diese spezialisiert sind. Eines von ihnen ist die Sovereign Speed GmbH, die in Hamburg-Hammerbrook ihren Sitz hat. Von hier aus steuert sie ein europäisches Expressnetzwerk mit festen Linienverbindungen in 55 Destinationen.

Dazu unterhält Sovereign einen Fuhrpark von 150 Mercedes Fahrzeugen, die bei ganz eiligen Fällen im Direktverkehr eingesetzt werden. „Unser Netzwerk betreiben wir nachts und können so am nächsten Morgen an fast jedem Ort in Europa sein“, beschreibt Geschäftsführer Martin Araman den Premiumservice. Zu den besonders eiligen Gütern zählen Flugzeugbauteile, Schiffersatzteile oder Druckerzeugnisse. Sovereign ist sogar vom Luftfahrtbundesamt auditiert. Der Kunde kann auf ein Sprinternetzwerk und auf ein

Lkw-Netzwerk zurückgreifen. Beide Netzwerke operieren über Hub-Stationen in Europa. Die Waren werden zunächst im Auftrag des Kunden vorgeholt und dann in einem festen Linienverkehr Europaweit verteilt. Die tägliche Abfahrt ist zu festen Uhrzeiten geregelt, egal wie voll der Wagen ist. Zentrale Knotenpunkte in Köln und Brüssel sind dabei rund um die Uhr besetzt. Für besonders sperrige oder nicht ganz so eilige Fracht wird das Lkw-Netzwerk genutzt, die im ähnlichen Takt wie die Sprinter verkehren. Innerhalb von 24

Stunden ist so fast jede Ladung an ihrem Ziel.

Netzwerk von Filialen in ganz Europa

Sovereign Direct bietet Sonderfahrten an, die Linienverkehre unterteilen sich in das Sprinternetzwerk und das Lkw-Netzwerk. Klar, dass der besonders eilige Service deutlich teurer ist als der Netzwerkverkehr, der im Sprinterbereich preislich etwa bei der Hälfte und im Lkw-Dienst bei einem Viertel liegt. Dabei organisiert Sovereign die Transporte

komplett selbst. „Wir unterhalten eigene Häuser neben Hamburg auch in Bremen, Köln, Frankfurt, München, Paris, London Brüssel, Amsterdam, Toulouse und Kopenhagen“, sagt Araman. Andere Orte werden durch Agenten bedient. Geschäftssprache der 350 Mitarbeiter und 18 Azubis ist durchweg Englisch. Stolz ist Araman auf seine 150 Fahrer, die allesamt fest angestellt sind und regelmäßige Schulungen in z.B. Ladungssicherung erhalten.

Seit der Gründung vor 18 Jahren ist Sovereign zu einer festen Größe im Expresstransport aufgestiegen. Vor zwei Jahren hat Sovereign die Firma Active Cars übernommen und sich damit den Weg in die Kontraktlogistik geebnet. Seitdem pendeln Fahrzeuge im Auftrag von DHL mit Flugzeugteilen zwischen Toulouse, Hamburg und Bremen, wo das Unternehmen auch eine eigene Werkstatt unterhält.

Anlaufstelle für Retouren aus E-Commerce

Sovereign Courier ist der exklusive Aramex-Partner in Deutsch-



Martin Araman,
Geschäftsführer Sovereign Speed

land, dem führenden Transportdienstleister im Nahen und Mittleren Osten mit Sitz in Araman und großem Hub in Dubai. Für den Netzwerkpartner organisieren die Hamburger rund 700 Zustellungen am Tag durch einen konsolidierten grenzüberschreitenden Verkehr. Das Unternehmen ist auch Retouren-Adresse im grenzüberschreitenden E-Commerce. Allein in Frankfurt gehen bis zu 600 Rücksendungen allein aus dem Textil-Online-Ein-

kauf ein. Deshalb unterhält Sovereign am Rhein-Main-Flughafen auch eine 2.500 Quadratmeter große Halle.

Doch das Geschäft funktioniert aber auch umgekehrt. „Wir sind zudem Anlaufstelle für Waren, die außereuropäische Besteller bei deutschen Anbietern geordert haben, die wiederum normalerweise keine Waren ins Ausland verschicken“, erzählt Araman. „Shop and Ship“ heißt der Service, bei dem rund 250 Sendungen täglich an den Außenstellen eingehen. Sovereign regelt die gesamten Zollformalitäten und den weiteren Versand. In Köln unterhält Sovereign dazu sogar eine eigene Röntgenanlage.

35 Millionen Euro
Jahresumsatz

35 Millionen Euro Umsatz erwirtschaftet die Sovereign Gruppe derzeit. Und damit muss nicht Schluss sein. Der neue Geschäftszweig läuft so gut, dass Araman darüber nachdenkt, ihn auch umgekehrt im Ausland deutschen Empfängern anzubieten.

Text: Matthias Soyka



Egal ob Schnee oder Eis: Die Fastfreighter von Sovereign fahren bei jedem Wetter

Das ändert sich im neuen Jahr

Vor allem im Immobilienrecht gibt es eine Menge Umstellungen



Für Neubauten, die in diesem Jahr beantragt werden, gelten eine Reihe neuer Bestimmungen

Energieeinsparverordnung (EnEV) 2016, neue Richtlinien für Wohnimmobilienkredite, ein schärferes Mietrecht: Immobilieneigentümer und Vermieter müssen sich im Jahr 2016 auf zahlreiche gesetzliche Änderungen einstellen – nicht immer zu ihren Gunsten. Alle wichtigen Neuerungen im Überblick.

Schon ab 1. Januar trat die nächste Stufe der Energieeinsparverordnung (EnEV) in Kraft: Für Neubauten gelten dann deutlich höhere energetischen Anforderungen. Der Primärenergiebedarf eines Neubaus nach EnEV 2016, also die Energiemenge, die zur Deckung des Endenergiebedarfs des Gebäudes benötigt wird, muss um mindestens 25 Prozent geringer sein als nach den aktuell geltenden Standards für ein vergleichbares Haus. Auch die Wärmedämmung des Gebäudes muss 20 Prozent besser sein. Im Klartext heißt das: Häuslebauer müssen auf eine bessere Dämmung der

Außenhülle sowie effizientere Heizungs-, Warmwasser- und Lüftungstechnik achten. Die Neuregelung gilt für Häuser, für die ab dem 1. Januar 2016 ein Bauantrag eingereicht oder Bauanzeige erstattet wird. Bauherren, die noch bis Ende 2015 den Antrag oder die Anzeige einreichen, aber erst 2016 bauen, sind davon noch nicht betroffen.

Neue Richtlinien für Immobilienkredite

Verbessert werden soll im Jahr 2016 der Verbraucherschutz bei Immobiliendarlehen. Die Bundesregierung muss bis 21.

März 2016 eine entsprechende EU-Richtlinie aus dem Jahr 2014 zu Wohnimmobilienkrediten (Richtlinie 2014/17/EU) umsetzen. In einer Pressemitteilung der Bundesregierung heißt es: „Die Informationspflichten bei der Kreditvergabe werden verbessert. Banken müssen die Kreditwürdigkeit ihrer Kunden strenger prüfen.“ Kommt das Gesetz allerdings in seiner jetzigen Form durch den Bundestag, könnte es auch Nachteile für Kreditnehmer haben. Bislang kam es immer wieder vor, dass Darlehensverträge fehlerhaft waren, da die Kreditinstitute ihre Kunden

unzureichend beraten haben. Die Kreditnehmer besitzen dadurch sozusagen ein lebenslanges Widerrufsrecht. An dieser unbegrenzten Frist beim Widerruf soll nun aber gerüttelt werden. Ob die neue Regelung dann nur für neue Darlehensverträge gilt, die ab März 2016 geschlossen werden oder auch rückwirkend, ist noch nicht klar.

Mehr Schutz für Bauherren und Käufer

Reformiert werden soll im nächsten Jahr auch das Bauvertragsrecht. Das Gesetz soll mehr Transparenz und Rechtssicherheit für Käufer und Bauherren schaffen. Unter anderem soll gesetzlich geregelt werden, welche konkreten Bauunterlagen vor Beginn der Verhandlungen vorgelegt werden müssen. Darüber hinaus muss die Baubeschreibung eine verbindliche Angabe über den Zeitpunkt der Fertigstellung erhalten. Sollte der Beginn der Baumaßnahmen bei Vertragsabschluss noch nicht feststehen, muss ihre Dauer angegeben werden. Auch in der Frage der Rechtssicherheit bei der Abnahme soll es eine Änderung geben: Bislang konnte der Bauherr praktisch ohne Begründung die Abnahme verweigern und damit die Bezahlung des (Rest-)Werklohns hinauszögern, da die Fälligkeit des Werklohns von der Abnahme durch den Bauherrn abhängt. Das soll künftig nicht mehr möglich sein. Weiterhin soll ein besonderes Widerrufsrecht für Bauverträge eingeführt werden. Noch befindet

sich der Reformentwurf allerdings im parlamentarischen Verfahren.

Mietrecht soll weiter verschärft werden

Verschärft werden soll im kommenden Jahr auch das Mietrecht – zumindest, wenn es nach den Plänen von Bundesjustizminister Heiko Maas (SPD) geht. Unter anderem soll die Mieterhöhung nach Modernisierungsmaßnahmen begrenzt werden. Vermieter sollen dann nach Sanierungsmaßnahmen nicht mehr elf, sondern nur noch acht Prozent der Kosten auf die Jahresmiete aufschlagen können. Zusätzlich soll für die Mieterhöhung nach Modernisierung eine Kappungsgrenze eingeführt werden: Die Miete soll in einem Zeitraum von acht Jahren um nicht mehr als 50 Prozent, maximal jedoch vier Euro pro Quadratmeter steigen können. Im Gesetz verankern möchte Maas auch, dass bei einer Mieterhöhung nur die tatsächliche Wohnungsgröße maß-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

geblich ist und nicht die Quadratmeterzahl, die im Mietvertrag steht. Desweiteren sollen Mieter mehr Rechte bekommen, wenn sie wegen Zahlungsverzugs gekündigt werden. Das Bundesjustizministerium arbeitet momentan an einem Gesetzesentwurf zur Mietrechtsnovelle. Der Entwurf soll im Frühjahr 2016 fertig

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



Vor allem Außenwände müssen künftig noch besser gedämmt werden

Frisch auf den Tisch

Im „dean & david“ wird leichte Küche vor den Augen der Gäste bereitet



Filiale am Valentinskamp



Mexikanischer Salat



Fotos: SLH

Am Tresen wird bestellt und bezahlt, rechts das Essen abgeholt

Vor knapp neun Jahren hatte der Münchner David Baumgartner die Idee, kulinarische Erlebnisse einer Weltreise in einem neuartigen Fastfood-Restaurant zu vereinen: Salate wie in New York, Säfte und Smoothies wie in Australien und Thai-Curries wie in Südostasien. „Fresh to eat“ lautet bis heute das Motto. Der Kunde soll sehen, was er bekommt. Gekocht wird demnach direkt am Tresen. Frisch, unkompliziert, modern. Aus dem Münchener Mutterhaus heraus haben sich mittlerweile 28 Ableger gebildet, einer davon in der Hamburger Innenstadt unweit des Gänsemarkts.

Dort sieht es zunächst sehr nach Fastfood aus. Langer Tresen, rechts Tische und hohe Hocker für etwa 40 Gäste. Bestellt und bezahlt wird gleich am Eingang, dafür gibt es einen Pieper in die Hand, der beim Summen zum Abholen des Essens aufruft.

Auf der Karte finden sich allerhand Salate in zwei Größen, die zwischen 6,45 und 8,65 Euro kosten. Darunter sind Klassiker wie Caesars Salat mit Hühnchen

oder eigene Kreationen wie zwei warme Salate: Hinter Indian Summer verbergen sich gegrillte Austernpilze mit Frühlingszwiebeln und Schafskäse, Grilled Veggie ist ein Allerlei von gegrilltem Gemüse mit Mozzarella, Oliven und Artischocken. Die kalten Salate sind entweder französischer (Ziegenkäse, Walnüsse), orientalischer (Hähnchenbrust mit Mango), indischer (Tandoori-Huhn mit Minze) oder italienischer

Art (Riesengarnelen mit gegrillter Paprika).

Wem das alles nicht zusagt, kann sich seinen Salat auch selbst zusammenstellen oder zu einem der vielen Sandwiches, die nicht teurer als 3,65 Euro sind, oder einem Wrap greifen, die sich geschmacklich an den Salaten orientieren. Natürlich stehen auch einige Thai Currys (mild, pikant, scharf) oder interessante Suppen (scharfe rote Linsen, Karotten-Kokos oder Zitronengras) auf der

Karte. Wir wählen den mexikanischen Salat, der in einem tiefen Schüssel gereicht wird und wirklich lecker schmeckt. Gut essen kann so leicht sein.

Text: Nils Knüppel

dean & david

Valentinskamp 18-20

20354 Hamburg

Tel: 040 - 34 96 27 60

hamburg@deananddavid.com

www.deananddavid.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Fr. 9 bis 20 Uhr

Sa. 12 bis 19 Uhr

Dieser Film ist richtig nett

Wohlfühlkino mit liebenswerten Hauptdarstellern: „Man lernt nie aus“



Fotos: Warner Bros.

Ben findet rasch Freunde

Wer bringt hier wem etwas bei? Der Praktikant und die Chefin

Die Drehbuchautorin, Produzentin und Regisseurin Nancy Meyers ist ein filmisches Schwergewicht, obwohl ihre Werke meist federleicht daherkommen. Ihre Spezialität sind romantische Komödien wie „Was Frauen wollen“ oder „Was das Herz begehrt“, die insgesamt über eine Milliarde Dollar eingespielt haben – und das mit Geschichten über Menschen und ohne Spezialeffekt-Gewitter. Ihr neuestes Werk mit Robert De Niro und Anne Hathaway erfüllt die Erwartungen, die das Schaffen der Hauptverantwortlichen weckt, voll und ganz, auch wenn die zweite Hälfte nicht ganz so fluffig ist wie die tolle erste Stunde...

Ben (De Niro) ist ein fitter 70jähriger Witwer, der nach einem langen Arbeitsleben erkennt, dass ihn das Nichtstun im Ruhestand nicht erfüllen kann. Sein Blick fällt auf einen Flyer des Internet-Startup-Unternehmens von Jules (Hathaway), in dem Senioren als Praktikanten gesucht werden. Ben bewirbt sich mittels eines selbstgedrehten Videos, überwindet seine altersbedingte digitale Hemmschwelle und bekommt die Stelle. Zu seiner Überraschung wird er nicht nur genommen, sondern auch der Chefin zugeteilt. Die ist davon erst einmal über-

haupt nicht begeistert. Sie hat nicht nur mit der Führung des viel zu schnell gewachsenen Geschäfts zu kämpfen, sondern mit (Haus-)Mann und kleiner Tochter noch weitere Anspruchsteller an ihre Aufmerksamkeit, die nicht vernachlässigt werden dürfen. Da ist für eine weitere Baustelle eigentlich kein Platz. Allerdings bringt der Senior Ben nicht nur berufliche Erfahrung gepaart mit gesundem Menschenverstand mit, was ihn bald zum Liebling der Belegschaft werden lässt, sondern mutiert binnen kurzer Zeit zum väterlichen Mentor und

Freund der zunehmend überforderten Jungunternehmerin. Die steht bald vor der grundsätzlichen Frage, ob sie es ihrer Familie gegenüber wirklich verantworten kann, fast ihre gesamte wache Zeit für das Unternehmen zu opfern...

„Man lernt nie aus“ ist eigentlich der falsche deutsche Titel für „The Intern“ (Der Praktikant), wie der Film im Original heißt, denn es ist weniger der Ruheständler, der etwas dazu lernt, sondern vielmehr bringt der analoge Rentner der vernetzten Jugend etwas bei, auch wenn sie ihn zunächst etwas belächelt.

Alles in allem ist dieser Wohlfühl-Streifen einer von denen, die man hinterher im besten Wortsinn als „richtig nett“ bezeichnet. Und so etwas kann man heute eigentlich über viel zu wenige Filme sagen.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab 28. Januar im Handel

Shell chartert 15 LNG-Binnenschiffe

Hamburg – Shell Trading Rotterdam BV (Shell) hat mit Plouvier Transport NV und der Intertrans Tankschiffahrt AG einen Zeitchartervertrag für 15 neue ‚Dual-Fuel‘-Binnenschiffe geschlossen, die überwiegend mit Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden sollen. Sie werden auf der niederländischen Werft Veka Shipbuilding BV gebaut und sollen das wachsende Transport- und Handelsgeschäft von Shell mit Mineralölprodukten in der ARA-Region (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) und auf dem Rhein unterstützen.

Elbfähre mit neuen Angeboten



Cuxhaven – Die ELB-LINK-Reederei investiert in neue Angebote und zusätzlichen Service für Frachtkunden. Erst im August hatte die Reederei den Fährbetrieb über die Elbe zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel aufgenommen und bedient mit zwei Doppelendfähren derzeit 14 Abfahrten täglich und kann dabei bis zu 230 Lkw befördern. Vor allem der Fernverkehr in Richtung Benelux und Dänemark kann von den ELB-LINK-Angeboten profitieren. So steht Kunden neuerdings ein interaktiver Fracht-Routen-

planer zur Verfügung, mit dem sie individuell Alternativ-Routen vergleichen und Kosten sowie Fahrtzeiten berechnen können. So spart etwa ein 20-Tonner für die Route Rotterdam-Flensburg im Schnitt 107 Euro gegenüber der längeren Strecke durch den Elbtunnel. Und ein 12-Tonner, der von der dänischen Grenze nach Bremerhaven unterwegs ist, kommt eine halbe Stunde früher sowie 203 Euro günstiger ans Ziel. Allerdings nur, wenn auf der A1 und A7 keine Staus sind. Dann würde die Bilanz noch deutlich positiver ausfallen.

HPA hält das Hafengeld stabil

Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) wird in diesem Jahr die Hafennutzungsentgelte stabil halten. Sie will damit die Hafenvirtschaft und Reedereien nicht noch weiter belasten. Vor dem Hintergrund der noch ausstehenden Entscheidung über die Fahrrienenanpassung werden die Rabatte für besonders große Schiffe weiter fortgeschrieben. Parallel dazu wird die Rabattquote für Kreuzfahrtschiffe, die Hamburg in der Nebensaison anlaufen, deutlich erhöht. Damit sollen Anreize geschaffen werden, um die Tourismusverkehre zu verstetigen und auch in bisher weniger nachgefragte Monate auszudehnen. Ab 2016 führt die HPA einen zusätzlichen Prozentpunkt des Hafengeldes an die Stiftung „Lebensraum Elbe“ ab, um dann mit insgesamt fünf Prozent des Hafengeldes zur Sicherung der Gewässerqualität der Elbe beizutragen.

Contargo mit neuem Shuttle nach Rotterdam

Frankfurt – Das Container-Hinterland-Netzwerk Contargo betreibt ab sofort eine neue Bahnverbindung zwischen Rotterdam und Frankfurt am Main. Der Rhein-Main-Rotterdam-Shuttle startet mit einem fixen Fahrplan und zwei Rundläufen pro Woche. Contargo bietet die Route bereits seit einigen Jahren an und will den Service nun mit einer eigenen Linie weiter ausbauen. Der Zug wird durch die Arbeitsgemeinschaft Rhein-Main der Contargo Terminals Koblenz, Gustavsburg, Frankfurt-West und Frankfurt-Ost vermarktet und kundenseitig betreut. Operator des Zuges ist das Contargo-Terminal im Industriepark Höchst in Frankfurt am Main.

Hafenbahn bereit für 835-Meter lange Züge

Hamburg – Die Hafenbahn kann ab sofort Züge mit 835 statt nur 740 Meter Länge abfertigen. Sie tut dies in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG. Von Maschen aus verkehrt bereits ein regelmäßiger Dienst ins dänische Padborg. Die längeren Züge können pro Fahrt 15 TEU mehr transportieren.

Dortmunder Hafen hält Umschlagergebnis

Dortmund – Der Hafen erzielte mit 2,15 Millionen Tonnen in den ersten drei Quartalen das gleiche Ergebnis wie 2014. Beladene TEUs stiegen um drei Prozent.

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



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



Walter Lauk Containerspedition GmbH
Walter Lauk Ewerföhreerei GmbH
Walter Lauk Containerspedition GmbH

Ellerholzdamm 22
Am Hansehafen 14
Willy-Brandt-Platz 1

D-20457 Hamburg
D-39126 Magdeburg
D-28215 Bremen

Tel: +49 (0)40 31 78 28 0
Tel: +49 (0)391 50 53 0
Tel: +49 (0)421 69 64 320

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehre 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
Andreas Kossak
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:
9. Februar 2016





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