

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

Navigations- und Kommunikationsausrüstung • Beratung • Projektierung • Installation • Training • weltweiter Service

HHLA-Chefin treibt Umbau voran

Großes Interview mit der HHLA-Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath

HHLA-Chefin Angela Titzrath will nach dem Kauf des estnischen Terminals nahe Tallinn den Umbau der HHLA weiter voran treiben. Dazu gehören eine Bewerbung um die Freifläche in Hamburg Steinwerder, die im Herbst ausgeschrieben werden soll, und weitere Akquisitionen, um das Netzwerk der HHLA weiter auszubauen. Dabei solle es keine regionalen Beschränkungen geben, sagte sie im Stadt Land Hafen-Interview.



Angela Titzrath geht selbstbewusst an die Umgestaltung der HHLA

Sie kündigte zudem an, den Aktienkurs der HHLA in den nächsten Jahren wieder in Richtung Ausgabekurs pushen zu wollen. Das Unternehmen sei attraktiv und auf

Wachstum orientiert. Die HHLA sei schon jetzt bereits ein europäischer Logistikkonzern, nicht zuletzt dank ihrer sehr erfolgreichen Eisenbahntochter Metrans. **Seite 4**



Katerstimmung

Der Einbruch in Hamburg verhagelt EUROGATE die Deutschland-Bilanz. **S.8**

Strategiewechsel

Hamburgs Wirtschaftsstaatsrat will vielleicht doch ein LNG-Importterminal an die Elbe holen. **S.10**

Forderungen

Der VHSp verlangt von der Politik die Umsetzung von zehn Punkten. **S.14**





Liebe Leserinnen und Leser,

es tut sich was in der Hansestadt. Mit der neuen HHLA-Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath scheint eine gewisse Aufbruchstimmung in dem größten Hamburger Hafenbetrieb zu herrschen. Sie zeigt unternehmerischen Mut und setzt auf Expansion. Gut so.

Auch bei der HPA scheinen neue Besen gut zu kehren. Der neue technische Direktor scheut sich nicht, auch unbequeme Themen anzugehen. Die Köhlbrandbrücke, ein Wahrzeichen der Stadt, könnte bald einem Tunnel weichen. Die Hafenwirtschaft würde dies begrüßen. Allen voran HHLA-Chefin Titzrath. Nicht zuletzt, weil ein Tunnel im Unterhalt deutlich günstiger als eine Brücke ist.

Ob es allerdings schlau ist, in Hamburg doch ein LNG-Importterminal zu bauen, wie es der Wirtschaftsstaatsrat Sevecke nun zu erwägen scheint, ist fraglich. Schiffe allein werden nicht für genug Absatz sorgen können.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



8



10



12

BSH auf Wracksuche	3
Interview HHLA-Chefin Titzrath	4
EUROGATE kriselt in Hamburg	8
Neue LNG-Strategie?	10
HPA plant Köhlbrand-Tunnel	12

Wirtschaft



14

Zehn VHSp-Forderungen	14
Parkplätze verhindern Staus	16

Recht & Geld

Wie sichert man Qualität?	18
---------------------------	----

Essen



20

Athen	20
-------	----

DVD



21

Die dunkelste Stunde	21
----------------------	----

Personal

Veränderungen in Firmen	22
-------------------------	----

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land	23
------------------------------	----

Bei denen piept´s ja

Auf der „Wega“ wird mit modernstem Equipment nach Wracks gesucht



Kapitän Rainer Schlacke (l.) mit Uwe Meerbach



1. Offizier Michael Barth am Fächerecholot

Mitten während der Feierlichkeiten rund um das 150-jährige Bestehen der Norddeutschen Seewarte bzw. des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), wie das Institut heute heißt, lud die BSH-Präsidentin Monika Breuch-Moritz an Bord der „Wega“, um zu demonstrieren, wie aufwändig es ist, den Meeresgrund nach Wracks und anderen Bodenunebenheiten abzusuchen. Dabei kommt neben jeder Menge High-Tech auch noch gute alte Manneskraft zum Einsatz.

Die „Wega“ ist eines von fünf Forschungs- und Vermessungsschiffen, die das BSH im Einsatz hat. In Hamburg ist sie ein seltener Gast, denn das BSH verfügt hier über keinen eigenen Liegeplatz mehr. Das Schiff ist 52 Meter lang und 11,40 Meter breit. Es wurde 1990 gebaut und hat normalerweise 16 Mann Besatzung und Platz für weitere sieben Forscher. Fund 30.000 Kilometer decken die BSH-Schiffe in den Teilen von Nord- und Ostsee ab, die mit zur Ausschließlichen Wirtschaftszone Deutschlands gehören. In diesem Bereich liegen rund 2.500 Wracks, deren Lage immer wieder gecheckt werden muss, denn Unterwasser-Strömungen können die Lage der Havaristen verändern und sie zu einer Gefahr für die Schifffahrt machen.

Um diese zu prüfen, fährt Kapitän Rainer Schlacke zunächst zu

dem Gebiet und weist Rudergänger Uwe Meerbach an, das Objekt möglichst im rechten Winkel zu überfahren. Der 1. Offizier Michael Barth sitzt nur wenige Meter dahinter vor einer Reihe von Bildschirmen, auf denen ein Side-Scan, der Gegenstände ab einer Größe von 50 Zentimetern sichtbar macht, und ein Fächerecholot eine genaue Darstellung des Grundes bieten. Die Messkörper hängen unter dem Schiff. Sollte das abzusuchende Gebiet zu flach sein, wird ein Beiboot zu Wasser gelassen, das die gleichen Appa-

raturen an Bord hat. Das alles ist auch mit akustischen Signalen gekoppelt, die darauf aufmerksam machen, wenn etwas Besonders entdeckt wurde. Wenn sie etwas finden, piept es.

Bisweilen muss sich dann auch Ray Wehlisch in seinen schweren Taucheranzug zwängen und in die Tiefe abtauchen. Gefunden haben die Männer auf der „Wega“ bislang nicht nur Schiffswracks. Es waren auch ein holländisches Auto, das von einem Schiff fiel, Fahrräder und Dutzende Container darunter.

Text: Matthias Soyka



Die „Wega“ wurde 1990 gebaut



Tauchaufseher Ray Wehlisch

Wir bewerben uns um Steinwerder

Die HHLA-Chefin Angela Titzrath möchte gezielt ein Logistik-Netzwerk aufbauen



Foto: HHLA

Die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath auf einer Containerbrücke am CT Burchardkai

Nach eineinhalb Jahren stellt sich die neue HHLA-Chefin Angela Titzrath „Stadt Land Hafen“ zu einem großen Interview und kündigt darin an, dass sich ihr Unternehmen nach dem Ankauf eines Terminals in Estland auch um die Freifläche in Hamburg Steinwerder bewerben wird. Auch weitere internationale Engagements schloss sie nicht aus.

Frau Titzrath, der Kauf des Terminals in Tallin stellt einen Paradigmenwechsel der HHLA dar. Warum haben Sie das Terminal in Estland gekauft?

Titzrath: Weil wir wachsen wollen und das Terminal eine Investition in die Zukunft der HHLA ist. Estland ist eine der drei am stärksten wachsenden Regionen Europas und ein Vorreiter bei der Umsetzung digitaler Projekte. Wir glauben, dass die Zeichen weiter auf Wachstum stehen,

vor allem wenn die Sanktionen gegen Russland irgendwann aufgehoben werden. Der Hafen Muuga ist ein wichtiger maritimer Standort im Ostseeraum mit einer Anbindung an das Hinterland der „Neuen Seidenstraße“. Durch die Übernahme von Transindikeskuse AS wird die HHLA zum Marktführer für Containerumschlag in Estland. Zwischen Hamburg und auch Estland bestehen enge Handelsbeziehungen. Es gibt mehr als 100 Hambur-

ger Unternehmen, die in Estland tätig sind. Die HHLA gehört künftig dazu.

Wird die HHLA jetzt ein internationales Unternehmen?

„Wir sind schon international“

Titzrath: Das sind wir schon. Wir betreiben bereits seit 2005 ein Terminal in Odessa. Im Netzwerk unserer Bahntochter Metrans befinden sich 14 Terminals in Mittel- und

Osteuropa. Die HHLA ist ein europäischer Logistikkonzern.

Wollen Sie vielleicht auch außerhalb Europas einmal ein Terminal erwerben?

Titzrath: Die Welt ist bunt. Ausschließen kann man nichts. Aber das ist nichts, was auf der Agenda ganz vorne steht.

Sie haben mit der Metrans ein führendes Bahnunternehmen hier in Zentraleuropa. Wol-

len Sie mit ihr zusammen auf der Neuen Seidenstraße logistische Angebote schaffen?

Titzrath: Wenn wir über die Neue Seidenstraße sprechen, dann reden wir über Warenströme zu Wasser und zu Land, über Terminals und Intermodalverkehre. Mit unserem Netzwerk sind wir schon gut positioniert. Und das wollen wir ausbauen. Die HHLA ist ein Netzwerkintegrator. Das heißt: Wir profitieren davon, dass wir verschiedene Knotenpunkte haben, die wie ein integrativer Faktor wirken. Und das zu Wasser und zu Land.

Ihr größter Kunde CMA CGM ist auch ein größer Befürworter von Regionalhäfen. Haben die Franzosen Sie auf die Idee mit Muuga gebracht?

Titzrath: Wir arbeiten mit CMA CGM seit vielen Jahren gut zusammen und tauschen uns aus. Die Idee von Rudolphe Saadé zielt darauf ab, das Hinterland stärker zu entwickeln. Wir stehen nicht in Konkurrenz zueinander, sondern ergänzen uns eher. Wir können jetzt schon sowohl betrieblich als auch vertrieblich Synergien heben, die in unserem Netz-

werk bestehen. Wir bedienen 100 Prozent der Industrie, entweder auf der Kaimauer oder im Hinterland und manchmal sogar beides. Viele unserer Kunden haben sich sehr gefreut, als sie hörten, dass wir künftig in Muuga präsent sein werden.

Sind dort größere Investitionen geplant?

Titzrath: Vorläufig ist das nicht notwendig. Es sei denn, die Umschlagmengen verdoppeln sich kurzfristig.

Sie sind bislang, was die Häfen angeht, sehr ostlastig. Gibt es die Idee, das Hafen-Netzwerk auch in eine andere Richtung auszuweiten?

„Keine regionale Beschränkungen“

Titzrath: Wir haben keinerlei regionale Beschränkungen. Der Gedanke einer modernen Hanse ist lebendig. Jeder Erwerb wird unser Netzwerk komplettieren, uns helfen, Warenströme von und nach Hamburg zu sichern oder zu fördern. Und jede Übernahme muss natürlich auch wirtschaftlich attraktiv und nachhaltig sein.

Das heißt, das könnte ein Ort sein, in den die Metrans zum Beispiel hinfährt.

Titzrath: Oder fahren wird. Oder ein Ort, wo wir glauben, dass sich dort zukünftig Wachstumsströme entwickeln.

Es gibt in Hamburg immer noch die Angst, Mittelmeerhäfen könnten der Nordrange die südeuropäische Ladung wegnehmen. Da könnte man mit einem Auslandsengagement in der Gegend ein wenig die Luft aus dem Kessel nehmen. Denken Sie auch drüber nach?

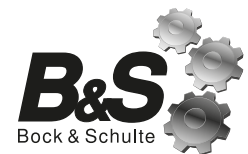
Titzrath: Im Moment nicht konkret.

Die letzte Bilanz der HHLA war toll. Letztlich haben Sie aber von den Umstrukturierungen durch die neuen Reederallianzen profitiert. Insgesamt stagniert der Umschlag in Hamburg seit Jahren.

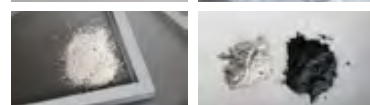
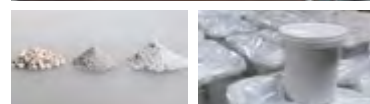
Titzrath: Wir sollten aufhören, nur in TEU-Zahlen zu denken. Hamburg ist ein attraktiver und leistungsstarker Standort und der Dienstleister für den Industriestandort Deutschland. Es gibt viel lokale Ladung. Und die Ladung

Lesen Sie weiter auf Seite 6

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken
- Container Be- und Entladen
- Lagern
- Silo-Lkw-Beladen



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001:2008
DIN EN ISO 14001:2004
GMP*, HACCP

will nach Hamburg. Es stimmt allerdings auch, dass Alternativen um uns herum entstanden sind. Allen voran Rotterdam, das mit teilweise subventionierten Angeboten Kunden anzieht. Nehmen Sie nur die Vorteile bei der Berechnung der Einfuhrumsatzsteuer. Die Holländer verstehen es, europäische Regelungen zum Wohle ihres Landes auszulegen.

Haben sie einmal nachgerechnet, was Sie die fehlende Elbvertiefung gekostet hat?



Titzrath: Ich verschwende nur ungern Energie in Dinge, die ich nicht mehr ändern kann. Die Elbvertiefung wird kommen. Das ist seit dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts klar. Und wir investieren weiter in unsere Anlagen, um unseren Kunden zu zeigen, dass wir auch große Schiffe abfertigen können.

Und haben eine tolle Eisenbahnanbindung.

Titzrath: Genau. Und einen tollen Service mit guter Qualität und Verlässlichkeit. Das überzeugt Kunden. Es gibt übrigens nicht diesen Automatismus bei Reedereien, dass die Bildung neuer Allianzen einen Wechsel des Terminals zur Folge hat. Hamburg Süd wurde von Maersk übernommen, läuft mit seinen Schiffen entgegen vieler Prognosen aber nach wie vor unsere Terminals an. Leistung überzeugt halt.

Am Kleinen Grasbrook rückt Ihnen der Städtebau auf die Pelle. Haben sie die Befürchtung, dass Sie mit Unikai dort irgendwann weg müssen?

Titzrath: Der UVHH hat ja mit dem Senat eine Vereinbarung getroffen.

Die nicht rechtlich bindend ist..

Titzrath: ...das stimmt, aber sie ist moralisch bindend und folgt dem in der Verfassung Hamburgs verankerten Grundsatz von der Welthafenstadt. Dass eine Stadt wächst, ist zu begrüßen. Bei der städtebaulichen Planung sollte es jedoch einen Dreiklang aus Wohnen, Freizeit und Arbeit geben.

Das Problem könnten die Sicherheitsabstände sein.

Titzrath: Ich habe darüber mit Umweltsenator Kerstan gesprochen. Da gibt es Lösungen, so dass es keine Probleme gegeben dürfte.



Werden Sie bei Steinwerder Süd Ihren Hut in den Ring werfen?

„Werden Konzept für Steinwerder vorlegen“

Titzrath: Die HHLA ist seit über 130 Jahren ein Start up. Und Start ups haben immer wieder neue Ideen. Deshalb werden wir uns an der geplanten Ausschreibung für die Fläche mit einem eigenen Konzept beteiligen.

Wie läuft das Jahr bisher?

Titzrath: Wir sind nicht unzufrieden.

Wie wird sich der Aktienkurs der HHLA entwi-

ckeln und wie die Dividende?

Titzrath: Als ich im April 2016 zur Vorstandsvorsitzenden bestellt wurde, lag der Aktienkurs bei zwölf Euro, aktuell bei etwa 20 Euro. Wir haben mit unserer Leistung gezeigt, dass die HHLA ein Wachstumspapier ist, das auch hohe Dividenden zahlt. Wir werden der Hauptversammlung im Juni eine signifikante Dividenderhöhung von 13 Prozent vorschlagen und lassen damit unsere Shareholder am Erfolg der HHLA teilhaben. Vor allem Hamburgs Bürgerinnen und Bürger profitieren von der Stärke der HHLA, indem wir an unseren Hauptaktionär, die Freie und Hansestadt, einen ansehnlichen Betrag ausschütten. Nach vorn geschaut, glaube ich, dass die Papiere eines Unternehmens, das rentabel wächst, am Aktienmarkt nachgefragt sein werden. Wenn Sie

„Noch mehr als ein Jahr bis zum Ausgabekurs“

mich fragen, wann wir den Ausgabepreis von 53 Euro wieder erreichen, sage ich: Geben Sie uns etwas mehr Zeit als nur ein Jahr.

Das Gespräch führte:
Matthias Soyka

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir heben jede noch so schwere Ware!

TCO Transcargo GmbH

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

Tel: (+)49 40 75 24 76 0 www.tco-transcargo.de

Hamburg verhagelt EUROGATE Bilanz

Einbruch am Eurokai lässt den Umschlag in den deutschen Häfen um 5,5 Prozent sinken



Foto: EUROGATE

Nur noch große Maersk- und MSC-Schiffe legen derzeit am Hamburger Eurokai an

Deutschlands größtes Terminal-Unternehmen EUROGATE hat trotz eines enttäuschenden Deutschland-Geschäfts gute Zahlen für 2017 vorgelegt. Während der Gesamtumschlag um 1,4 Prozent auf 14,413 Millionen TEU leicht abnahm, kletterte der Jahresüberschuss aufgrund von Sondereffekten um 12,2 Prozent auf 85,2 Millionen Euro, auch wenn die Bilanzsumme um 5,9 Prozent auf 931,5 Millionen Euro und die Umsatzerlöse um 4,0 Prozent auf 608 Millionen Euro sanken. Vor allem der Einbruch in Hamburg verhagelte dem Bremer Unternehmen eine bessere Bilanz. Dort sank der Umschlag um 25,6 Prozent auf 1,686 Millionen TEU.

Das konnten auch die anderen beiden deutschen Häfen, an denen EUROGATE Beteiligungen hat, nicht rausreißen. In Bremerhaven stieg der Umschlag um 0,9 Prozent auf 5,36 Millionen TEU, in Wilhelmshaven brachte ein fulminantes letztes Quartal noch einen Zuwachs von 15,1 Prozent auf 554.000 TEU. Die Mengenverluste in Hamburg und der Anstieg in Wilhelmshaven sind allein den Umstrukturierungen in den Reederei-Allianzen geschuldet. EUROGATE reagierte auf diese Situation in ähnlicher Weise wie vor einigen Jahren, als das Anlaufen des JadeWeserPorts stockte und etliche Arbeitskräfte am Jade-

busen überzählig waren, während im Waltershofer Hafen Personal fehlte. Den Mitarbeitern wurde das Angebot gemacht, für einige Zeit in Hamburg zu arbeiten, bis sich die Lage in Wilhelmshaven normalisiert hat. Nun also läuft das Spiel in anderer Richtung, da EUROGATE angekündigt hat, mittelfristig 200 neue Mitarbeiter am JadeWeser-Port einzustellen. 35 Kollegen aus Hamburg haben im vergangenen Jahr von dem Angebot Gebrauch gemacht, für sechs bis zwölf Monate in Wilhelmshaven zu arbeiten. In diesem Jahr sind es 40. Insgesamt nahm die Zahl der Beschäftigten in Deutschland sogar um

83 auf 4.418 zu. Gleichzeitig hat EUROGATE seine Anfragen an den Gesamthafenbetrieb Hamburg (GHB) deutlich zurück gefahren. Der GHB unterstützt die Terminals zur Abdeckung von Spitzen mit Leiharbeitern.

Der Vorstandsvorsitzende Michael Blach hatte auch für das erste Quartal keine guten Zahlen aus Hamburg. Dort sank der Umschlag weiter um 19,1 Prozent auf 384.000 TEU, während sich Wilhelmshaven auf über 159.000 TEU nahezu verdoppelte. Bis 2019 wird dort ein VW-Verpackungszentrum entstehen, das weitere 12.000 Exportcontainer generieren dürfte.

Bremerhaven stagnierte bei 1,355 Millionen TEU. Die Unternehmensleitung geht jedoch davon aus, dass sich die Situation in Hamburg im Laufe des Jahres ein wenig entspannen wird, wenn die Übernahme von Hamburg Süd durch Maersk vollzogen wird. Hamburg Süd war bislang HHLA-Kunde. Maersk hält Beteiligungen zusammen mit EUROGATE und ist in Hamburg Großkunde. „Netzwerk-Optimierungen verschaffen den Containerreedereien die größte Effizienz und die meisten Skalenvorteile. Nach Übernahmen, Bildung von Joint Ventures oder Zusammenschlüssen von zwei oder mehreren Reedereien in welcher Form auch immer, hat das Optimieren des Gesamtnetzwerkes normalerweise höchste Priorität“, heißt es dazu von EUROGATE. Das Unternehmen hält trotz allem an der Westerweite-

rung fest. Diese soll nun frühestens 2026 abgeschlossen sein, 29 Jahre nach Planungsbeginn.

Sehr positiv haben sich dagegen die Umschläge im Mittelmeer entwickelt. Vor allem Marokko boomte mit fast einem Viertel Plus auf knapp 1,4 Millionen TEU. Da das Terminal dort an seine Kapazitätsgrenze stößt, will EUROGATE nun zusammen mit dem ortsansässigen Hafentreiber Marsa Maroc und der CONTSHIP ITALIA-Gruppe eine Beteiligung an einem weiteren neuen Terminal (TC3) im Erweiterungsgebiet TangerMed eingehen. Gut lief auch der neue Hafen in Zypern an. Dort wurden 335.000 TEU umgeschlagen. Mehr als ein Viertel legte auch Portugal zu. Dort wurden 195.000 TEU ver- und entladen.

Schwächer liefen dagegen die Häfen in Italien mit einem Minus von 7,5 Prozent auf 4,636 Millionen

TEU. Dort war die Entwicklung jedoch nicht einheitlich. La Spezia legte um satte 17 Prozent auf 1,34 Millionen TEU zu, Salerno um 13,1 Prozent auf 314.000 TEU. Dagegen brach der Umschlag in Cagliari um mehr als ein Drittel auf 404.000 TEU ein, Gioia Taura sank um 12,8 Prozent auf 2,396 Millionen TEU und Ravenna um 9,2 Prozent auf 184.000 TEU. Weiterhin schwach blieb auch die Beteiligung im russischen Ust-Luga mit 74.000 TEU (-9,8 Prozent).

Der Intermodal-Transport legte abermals zu und erreichte erstmals knapp über 1 Millionen TEU, fast zwei Drittel davon nur in Deutschland. Dort wurden 566.000 TEU (+ ein Prozent) per Bahn befördert. In Italien verbesserte sich die Warenmenge um knapp elf Prozent auf gut 300.000 TEU.

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

Ändert Hamburg LNG-Strategie?

Womöglich will sich die Hansestadt doch um ein Importterminal bewerben

Beim 6. Hamburger Schifffahrtsdialog in der Handelskammer ließ der neue Wirtschaftsstaatsrat Torsten Sevecke aufhorchen. Die Hansestadt prüfe derzeit, ob sie sich selbst um ein Importterminal für LNG bewerben wolle. Bislang hatte der Hamburger Senat offiziell Brunsbüttel als geeigneten Standort favorisiert. Auslöser für das Umdenken könnte jedoch die Entscheidung der französischen Reederei CMA CGM sein, ihre im Bau befindlichen 22.000-TEU-Frachter ab 2020 für die nächsten zehn Jahre ausschließlich beim Konkurrenten Rotterdam bebunkern zu lassen.



Rudolphe Saadé
CEO CMA CGM



Christian Koopmann
Vorsitzender Schiffsmaklerverband



Torsten Sevecke
Wirtschaftsstaatsrat Hamburg

Der Chef der französischen Reederei, Rodolphe Saadé, sagte, man habe einen Vertrag mit dem französischen Mineralölkonzern Total geschlossen, der die Bebunkerung in Rotterdam mit einem eigens dafür gebauten Bunkerschiff übernehmen werde. Dagegen ist Hamburg meilenweit davon entfernt, eine stringente LNG-Versorgung aufzubauen. Man werde erst mit den Reedereien reden, ob sie denn wirklich auch LNG in Hamburg bunkern wollten, sagte Sevecke.

Demhielt der Vorsitzende des Zentralverbands der deutschen Schiffsmakler, Christian Koopmann, entgegen, Hamburg solle endlich einmal wieder eine Vorreiterrolle übernehmen. Die Reeder wür-

den dahin gehen, wo es für sie am günstigsten sei. Beim Thema LNG sei die Hansestadt ins Hintertreffen geraten. Wichtig sei es jedoch, dass beim Umgang mit LNG europaweit einheitliche Regelungen aufgestellt werden, sonst werde Hamburg wieder Wettbewerbsnachteile haben.

Saadé widersprach im weiteren dem Handelskammer-Präses Tobias Bergmann, der die Schifffahrt das zehnte Jahr in Folge in ihrer bislang schwersten Krise ihrer Geschichte sah. Viele Reedereien hätten große Schwierigkeiten bei Finanzierungen von Umweltauflagen oder der Einführung der Digitalisierung. Dem hielt Saadé entgegen, dass sein Unternehmen gerade ein hervorragenden Jahresabschluss hingelegt habe.

CMA CGM habe nicht nur den Konkurrenten APL sondern auch etliche regionale Reeder aufgekauft. „Wir haben dadurch unsere Präsenz verstärkt und Skaleneffekte erzielt“, sagte Saadé. Sein Unternehmen glaube an die Wichtigkeit eines regionalen Netzes neben den großen transkontinentalen Verbindungen. Ein weiteres Geheimnis des Erfolges sei die Konzentration auf den Kunden. „Wir haben keine 0800-Nummern“, ergänzte der CMA CGM-CEO. In seinem Unternehmen seien die Telefone rund um die Uhr mit Mitarbeitern besetzt. Dabei sei der Preis nicht alles. „Der Kunde sucht logistische Lösungen.“ Deshalb denke sein Unternehmen nur noch an Tür-zu-Tür-Verkehre.

Mit Blick auf die Luftreinhaltung sagte Sevecke, dass die Schiffe im Hamburger Hafen einen erheblichen Anteil an der Verschmutzung hätten. Sie emittieren laut Messungen 39 Prozent der Stickoxide der Stadt. Man suche nun nach europäischen Lösungen, die schrittweise eingeführt werden müssten. „Die Frage ist, welche Technologie setzt sich durch.“ Hamburg setze derzeit auf Landstrom.

Dem widersprach erneut Koopmann. Der Aufbau eines Landstromnetzes sei nicht nur sehr teuer, sondern sei auch technisch problematisch. „Wenn ein großes Containerschiff mit 1.000 Kühlcontainern an Bord angeschlossen wird, gibt es Lastspitzen, die das Netz kaum auffangen kann“, erklärte er. Die LNG-Barge, die ihren

Strom durch ein mobiles Flüssiggas-Kraftwerk erzeugt, sei da viel sinnvoller, da sie sofort volle Power liefere.

Der Präsident des Verbands Deutscher Reeder, Alfred Hartmann, erinnerte daran, dass die Schiffe immer noch das sauberste Verkehrsmittel der Welt seien. Wenn im Jahr 2020 der maximale Schwefelanteil im Schiffsdiesel auf 0,5 Prozent gesenkt werde, brauche Hamburg unbedingt ein LNG-Bunkerschiff. Der Übergang werde dennoch nicht reibungslos verlaufen, da die Tanks der Schiffe und auch der Bunkerboote nicht so leicht von den klebrigen Rückständen des 3,5-prozentigen Schweröls gereinigt werden könnten.

Für die Bundesregierung sagte der Abteilungsleiter für Industriepolitik

im Bundeswirtschaftsministerium, Wilfried Horstmann, dass die Regierung ein LNG-Förderprogramm über 30 Millionen Euro aufgelegt habe, das von der Wirtschaft gut angenommen werde. Derzeit gebe es aber nur 130 LNG-Schiffe (von über 100.000 Hochseeschiffen). Um Landstrom preislich attraktiver zu machen, müsste dieser von der EEG-Umlage befreit werden. Ob dies geschehen werde, sei offen. Derzeit nehme der Bund 25 Milliarden Euro im Jahr aus der EEG-Umlage ein. Der Betrag werde bis 2025 auf 34 Milliarden Euro ansteigen. Geld werde der Bund auch durch den nun anstehenden Verkauf der 5G-Funklizenzen einnehmen. Die 10 bis 12 Milliarden Euro seien aber vornehmlich für den Ausbau des Breitbandnetzes vorgesehen.

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



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



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

Ellerholzdamm 22
Am Hansehafen 14
Willy-Brandt-Platz 1

D-20457 Hamburg
D-39126 Magdeburg
D-26215 Bremen

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

Tunnel statt Brücke

Am Köhlbrand könnte ein Hamburger Wahrzeichen verschwinden



Fotos: SLH

Die Köhlbrandbrücke verbindet seit 44 Jahren die Hafenteile Waltershof und Steinwerder

Die HPA steht vor einem Dilemma. Die Köhlbrandbrücke wird im Jahr 2030 in einem Zustand sein, in dem eine weitere Sanierung volkswirtschaftlich keinen Sinn mehr ergibt. Ein Ersatz muss her. Doch die Frage ist, wie dieser aussehen soll. Zunächst sprach vieles für eine neue Brücke, die direkt neben der bisherigen Konstruktion errichtet werden sollte. Doch dies müsste statt 53 mindestens 73 Meter hoch sein, damit die größten Containerschiffe das Terminal in Altenwerder erreichen können. Damit würden aber auch die Rampen statt 2,5 jeweils um mindestens einen Kilometer länger werden müssen. Matthias Grabe, neuer Technischer Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA), denkt nun auch über eine Tunnellösung nach.

Grabe weiß, wovon er spricht, denn er ist Bauingenieur und hat für die Deutsche Bahn schon diverse Brücken und Tunnel gebaut. Neben einer neuen Köhlbrandbrücke rechnet er gerade zwei Tunnelvarianten durch: Einen Bohrtunnel, der ähnlich wie die vierte Röhre des Elbtunnels entstehen würde, oder einen Absenktunnel, der wie die ersten drei Röhren des Tunnels gebaut werden würde. Beide Varianten sind vermutlich etwas teurer als eine neue Brücke, dafür im Unterhalt deutlich günstiger. Erste Schätzungen gehen jedoch davon aus, dass eine neue Köhlbrandquerung mindestens eine Milliarde Euro kosten

wird. Die HPA hofft, dass diesmal der Bund die volle Summe übernehmen wird. Beim Bau der Köhlbrandbrücke 1974 musste die Hansestadt noch die Hälfte mit übernehmen. Aber mit Olaf Scholz (SPD) sitzt nun im Bundesfinanzministerium der ehemalige Erste Bürgermeister Hamburgs am Geldhahn.

Vieles spricht derzeit dafür, dass ein Vortriebstunnel gebohrt wird. Dank neuer Techniken müsste dieser nur rund 30 Meter und damit deutlich weniger tief als ein Absenktunnel unter die Erde gelegt werden, was die Trassenstrecke deutlich verkürzen würde. Rund zwei Kilometer wäre eine Röhre

lang. Laut Grabe würde sie einen Innendurchmesser von zwölf Meter haben – Platz für drei Fahrbahnen. Der Vortrieb würde durch eine gigantische Apparatur geschehen, bei der unmittelbar hinter der Bohrscheibe eine Röhre ins Erdreich mit hineingetrieben wird, auf deren Innenseite, ein Meter dicke Betonkreisteile an die Wände gelegt werden, die sich ineinander verkeilen.

Zudem will Grabe den unteren Bereich der Röhren nicht wie beim Elbtunnel mit Beton verfüllen. Das sei eine „Verschwendung von Infrastruktur“, meint er. Stattdessen soll eine Zwischendecke eingezo- gen werden, auf der der normale

Verkehr rollt. Was darunter längs laufen soll, werde noch geprüft. Auch die Tunneltrasse würde weniger Meter nördlich der jetzigen Brücke parallel zum alten Bauwerk verlaufen.

Für Grabe hat die Tunnellösung deutlich mehr Charme, auch wenn dann ein Hamburger Wahrzeichen verschwinden würde, wie HPA-Chef Jens Meier zu Bedenken gibt. Jedoch wird wenige Kilometer weiter südlich neben der Kattwykbrücke, südlich des CT Altenwerder, mit der Hafenuquerung als Verlängerung der A26 eine neue Hochbrücke mit ähnlichem Aussehen entstehen. In einem Tunnel hätte man im Winter deutlich weniger Probleme, weil es dort kein Eis gebe, erklärt Grabe. Zudem habe man dort auch nicht mit Windböen oder Nebel zu kämpfen. Hinzu



Matthias Grabe,
Technischer Geschäftsführer HPA

kommen die negativen Erfahrungen mit der Köhlbrandbrücke, die eigentlich auf 75 Jahre konzipiert war, jedoch aufgrund der deutlich

gestiegenen Gewichte und des gestiegenen Lkw-Verkehrsaufkommens nun schon 20 Jahre früher ihr Verfallsdatum erreicht haben werde. „Wir planen für die nächsten 100 Jahre“, sagt Grabe. Er glaubt zudem, dass ein Tunnel rechtlich leichter durchzusetzen sei.

Eine deutliche Absage gab er Einwänden von Umweltverbänden, die argumentieren, dass mit dem Bau der Hafenuquerung eine neue Köhlbrandquerung überflüssig sei. Sämtliche Computersimulationen hätten ergeben, dass dies zu einem dauerhaften Verkehrschaos führen würde, so Grabe. Ein Neubau sei damit unausweichlich. Schließlich passieren täglich rund 35.000 Fahrzeuge die Köhlbrandbrücke, fast die Hälfte davon Lkws.

Text: Matthias Soyka



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

1. Führung der Spedition Hermann H. Heik GmbH & Co. KG, gegründet 1873.
2. AXEL HEIK Logistikkimmobilien, Verkauf und Vermietung von Logistikkimmobilien.
3. Freiflächenvermietung bei den Elbbrücken.

Gerne berate ich Sie bei Ihren Fragen und freue mich über Ihren Anruf.

Ihr direkter Ansprechpartner

Herr Axel Heik

Mobilnummer: +49 172 40 333 11
 Telefonnummer: +49 40 789 16-211
 E-Mail: heik@heik.de
 Website: www.heik.de



Die zehn Forderungen der Spediteure

Der VHSp sieht große Defizite in der Infrastruktur und bei der Verwaltung

Eigentlich könnte der Verein der Hamburger Spediteure (VHSp) ganz zufrieden sein. Rund 80 Prozent seiner Mitgliedsbetriebe gehen für dieses Jahr von steigenden oder gleichbleibenden Umsätzen aus. Und doch rumort es im Verein, der rund 90 Prozent der Branche der Hansestadt abdeckt. „Es müssen bei uns alle Alarmglocken klingeln, wenn Rotterdam weiter wachsende Umschlagzahlen hat, obwohl dort die Abfertigung der Binnenschiffe bis zu acht Tage dauert“, sagte der zweite Vorsitzende Axel Plaß. Während Hamburg seine Hinterlandverkehre zu einem Großteil mit der zuverlässigen Bahn abwickelt, werden an der Schelde hauptsächlich Binnenschiffe eingesetzt. Diese haben mit dem Niedrigwasser auf dem Rhein zu kämpfen. Dennoch könne Hamburg davon nicht profitieren.

Der VHSp sieht dafür eine ganze Reihe von Gründen, die in einen Zehn-Punkte-Forderungskatalog münden. Neben der obligatorischen Elbvertiefung sind dies:

- Die Bearbeitungszeit der Genehmigungen von Schwertransporten muss sich von fünf Wochen auf fünf Tage reduzieren.
- Die Baustellenplanung müsse mit den Nachbarländern koordiniert werden, um Doppelungen zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu verbessern.
- Mit der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans muss eine deutliche Beschleunigung der Planungszeiten einhergehen.
- In der Hansestadt sollte der Fahrradwegausbau so konzipiert werden, dass zumindest die Hauptstraßen weiter uneingeschränkt befahren werden können.
- Auf diesen Hauptstraßen sollte generell Tempo 50 gelten.
- Das Güterverkehrszentrum Altenwerder muss zusätzlich über eine gut 1,5 Kilometer lange südliche Anbindung erschlossen werden.
- Die Abfertigung an den Zollstationen muss drastisch beschleunigt werden. Hier wäre beim Import (beim Export gibt es bereits zertifizierte Firmen) eine Neuformatierung der Abfertigungsprozesse durch Computerprogramme sinnvoll, wenn Absender und Empfänger bekannt sind.
- Das Veterinäramt muss personell dringend aufgestockt und mit dem Einfuhr- und Pflanzenschutzamt unter das Dach der Wirtschaftsbehörde zusammen geführt werden. Auch



Axel Plaß,
2. VHSp-Vorsitzender



Willem van der Schalk,
Neuer VHSp-Vorsitzender



Johan P. Schryver
Scheidender VHSp-Vorsitzender

hier könnte man Slots einführen.

- Das deutsche Umsatzsteuergesetz muss an die vereinfachte europäische Regelung angepasst werden. Dies sei vor allem für kleine Speditionen wichtig.
- Die Diskussion über weitere Hafenkooperationen sollte allein schon mit Blick auf das Kartellrecht beendet werden.

Nur Terminals profitieren von Slotverfahren

Unzufrieden sind die Spediteure auch mit dem Ende letzten Jahres eingeführten Slotverfahren an den Terminals. Diese hätten für die Lkw-Fahrer zu keinerlei Zeiteinsparungen geführt. Im Gegenteil. Der Verwaltungsaufwand habe sich um etwa 15 Minute pro Lkw

erhöht, so Plaß. Letztlich hätten nur die Terminals davon profitiert.

Mit Blick auf den Neubau einer neuen Querung über den Köhlbrand ergänzte Plaß, dass diese nicht Maut-finanziert sein dürfe. Wichtig sei nur, dass man die beiden Hafenteile problemlos und ohne Mehrkosten erreichen könne. Eine Tunnellösung wäre in der Anschaffung zwar teurer, im Unterhalt aber deutlich günstiger. Es müsste nur klar sein, dass durch einen Tunnel auch Gefahrgüter transportiert werden dürfen. Gleiches gelte für den geplanten Tunnel bei Wilhelmsburg im Zuge des Baus der Hafenuerspanne/A26. Immerhin zählt jede zehnte Ladung, die in Hamburg ankommt, zu den Gefahrgütern.

Der scheidende VHSp-Vorsitzende Johan P. Schryver sagte, er vermisse generell einen Mas-

terplan für den Hafen. Zentrale Punkte seien nicht geklärt, etwa die Flächenvergabe in Steinwerder Süd. Hier müssten in jedem Fall weitere Logistikangebote geschaffen werden. Als Schryvers Nachfolger wurde sein bisheriger Stellvertreter Willem van der Schalck gewählt.

Sorge bereitet dem VHSp das Finden von qualifiziertem Nachwuchs. Rund die Hälfte der Mitgliedsbetriebe würde in diesem Jahr gern mehr Mitarbeiter einstellen. Doch vor allem im kaufmännischen Bereich fehle es an Arbeitnehmern. Die Zahl der nicht besetzten Ausbildungsplätze verdoppelte sich gegenüber dem Vorjahr auf 26 Prozent. Insgesamt bietet das Hamburger Speditionsgewerbe rund 500 Ausbildungsplätze im Jahr an.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater

DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

Wir betrachten Ihre Anforderungen ganzheitlich. Mit unserer fachlichen Kompetenz und unserem interdisziplinären Ansatz entwickeln wir verlässliche Lösungen.

www.fides-online.de

Praxity
MEMBER
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRMS

Mehr Parkraum verhindert Staus

Falsche Hamburger Planungen provozieren gefährliche Verkehrssituationen

Die Anzahl der in der Stadt Hamburg und ihrem Umland (Metropolregion) gemeldeten Pkw sowie die Verkehrsleistungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) nehmen ausweislich der offiziellen Statistiken seit Jahren weiter zu. Die Hamburger Verkehrspolitik verdrängt dies offensichtlich. Auch deshalb belegt die Stadt einen Spitzenplatz in den Listen der „Stau-Hauptstädte“. Das ist unter anderem in vielfältigen Mängeln der Verkehrssteuerung und des Baustellenmanagements begründet. Einen erheblichen Anteil daran hat allerdings offenkundig auch die Parkraumpolitik. Sie ist augenscheinlich geprägt von ideologisch basierten Wunschvorstellungen in Verbindung mit einer Verweigerung der Anerkennung von Tatsachen und Zusammenhängen des städtischen Verkehrswesens und seinen Perspektiven sowie der mangelnden Bereitschaft, daraus die fachlich und sachlich gebotenen Konsequenzen zu ziehen.

Seit Jahren wird von der Hamburger Politik der angebliche Rückgang des MIV bei gleichzeitiger Zunahme des ÖPNV, des Fahrradverkehrs und des Car Sharings als Grundlage der Verkehrspolitik geltend gemacht. Inzwischen ist noch die Überzeugung einer bereits spätestens mittelfristigen Umstellung des MIV auf autonome, weitgehend „geteilte“ Autos dazu gekommen, die dann nur noch einen Bruchteil des heutigen Parkraumbedarfs hätten. Dies gilt vor allem auch als Begründung für eine restriktive Parkraumpolitik. Diese manifestiert sich exemplarisch in der „Fachanweisung“ zur Reduzierung der bis dahin geltenden Pflichten für die Bereitstellung von Stellplätzen bei Neubauten oder Umnutzungen aus dem Jahre 2013. Wenig später wurde die Stellplatzpflicht beim Errichten von Wohnungen sogar weitgehend abgeschafft.

Zwar befinden sich die städtischen Mobilitätssysteme und das Mobilitätsverhalten im Stadtverkehr tatsächlich in einem dynamischen Wandel. Für die absehbare Zukunft handelt es sich dabei jedoch vor allem um eine Zunahme der Mobilität mit Schwerpunkten

im Bereich des Fahrradverkehrs und der „Shared Mobility“ – aber eben auch um einen vermehrten MIV, mit der Folge eines entsprechenden Parkraumbedarfs. Dem begegnete der Senat bisher bemerkenswerter Weise unter anderem mit der Beseitigung vorhandener Stellplätze im öffentlichen Raum, insbesondere dort, wo es sich am nachteiligsten auswirkt, nämlich in den Quartiers- und Aktivitätszentren wie Osterstraße, Mühlenkamp und Eppendorfer Baum/Klosterstern. Zu den fatalen Auswirkungen des Umbaus der Osterstraße kursieren bereits Bilderserien. Damit wird das durch die nicht funktionsgerechte Gestaltung provozierte Fehlverhalten von Busfahrern, Pkw-Fahrern, Lieferanten, Radfahrern und Fußgängern mit der Folge gefährlicher und/oder den Verkehrsablauf beträchtlich beeinträchtigender Situationen dokumentiert. Auslöser sind vielfach wegen fehlender Parkplätze falsch parkende oder haltende Fahrzeuge.

Die Euphorie hinsichtlich der von der Automobilindustrie propagierten und von Zukunftsbegeisterten Politikern nur allzu gern geglaubten baldigen Umstellung

des MIV auf autonome Autos weicht weltweit inzwischen zunehmend einer realitätsnäheren Einordnung. Abgesehen von einigen, hinsichtlich des Anteils am Gesamtverkehr nur marginalen Sonderverkehren, ist zumindest für mehrere Jahrzehnte nicht mit der Zulassung des autonomen Fahrens im allgemeinen Stadtverkehr zu rechnen. Die Orientierung einer aktuellen städtischen Verkehrspolitik an einer durch autonome Autos geprägten nahen Zukunft ist deshalb abwegig und nicht verantwortbar.

Die Konsequenzen der Hamburger Parkraumpolitik, in Verbindung mit den ähnlich fragwürdigen und sich vielfach wechselseitig sicherheits- und funktionskritisch beeinflussen Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs sind für alle Straßennutzer, alltägliche missliche Erfahrung:

- Ständig weiter ausufernder Parksuchverkehr, verbunden mit zusätzlicher Verkehrs- und Umweltbelastung.
- Zugeparkte Gehwege und Fahrradstreifen.
- Massive Störungen durch Lieferverkehre und Baustellen aufgrund funktionswid-

riger Reduzierung und/oder Einengung der Fahrstreifen für den MIV etc.

Seit Einführung der Kostenpflicht auf Park+Ride-Stellplätzen als eine „Säule“ der Parkraumpolitik in der engeren Metropolregion, „überschwemmen“ Fremdfahrzeuge die Stellplätze in den umliegenden Quartieren zum Nachteil der Anwohner. Gleichwohl soll die Kostenpflicht für P+R-Stellplätze nun sogar noch ausgeweitet werden. Seit Jahren bemängeln Betroffene die zunehmend massenhafte Inanspruchnahme des Parkraumes in Flughafen-nahen Quartieren durch Urlauberverkehr – als Folge von offenkundig bei Weitem nicht in genügendem Umfang vorhandenen und/oder zu teuren von der Flughafen-Verwaltung bereit gestellten „Holiday“-Parkplätzen.

Angeblich neue Konzepte gibt es anderswo längst

Dem soll nun unter anderem mit einer Ausweitung der Anwendung des Instrumentes der Bewirtschaftung zugunsten des Anwohner-Parkens entgegen gewirkt werden. Das gehört seit mehreren Jahrzehnten zum Standardwerkzeug der Verkehrsplanung. Ergänzend sollen – in allerdings sehr begrenztem Umfang – individualisierte digitalisierte Parkleitsysteme den Parksuchverkehr für diejenigen Autofahrer erleichtern, die bereit sind, sich in das betreffende System zu integrieren. Damit glaubt man wohl nicht zuletzt auch ein Highlight in Hinblick auf die Mobilitätskonferenz im Jahr 2021 in der Stadt zu etablieren.

Auch solche Konzepte sind international längst (sogar großflächig) erfolgreich in Betrieb – in der Regel als Bestandteile komplexer integrierter Verkehrslenkungssysteme („Paradebeispiel“ San Francisco).

Ein prominentes aktuelles Beispiel für die fragwürdige Reduzierung von Stellplatzverpflichtungen ist der geplante „Elbtower“ an den Elbbrücken. Dort soll für 3.000 Arbeitsplätze lediglich eine Tiefgarage mit 600 Stellplätzen errichtet werden. Auch in diesem Fall wird das mit dem „dramatischen Wandel“ begründet, „wie wir uns in Zukunft bewegen ... das Auto gehört immer weniger dazu“ (Architekt Christoph Felger). Dem Bewerbungskonzept der Stadt Hamburg für die Olympischen Spiele 2024 war bereits ein ähnliches restriktives und damit verfehltes Parkraumkonzept zugrunde gelegt worden, sowohl für die Sportstätten, als auch für die Bebauung und Nachnutzung auf dem „Kleinen Grasbrook“.

Neubauten mit viel zu wenig Stellplätzen geplant

Ein verantwortungsvolles Vorgehen in diesem Zusammenhang würde den Grad der Unsicherheit über Art und Ausmaß der Veränderungen in den Mobilitätsstrukturen und dem Mobilitätsverhalten angemessen berücksichtigen. Das würde bedeuten, sich an einem international längst nicht mehr außergewöhnlichen Ansatz zu orientieren: Danach würde jedenfalls ein an den für die Inbetriebnahme des Bauwerks realistischer Weise absehbaren Mobilitäts-Bedingungen orientiertes Stellplatzangebot geplant und realisiert werden. Dessen bauliche



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

Struktur und Einbindung würde jedoch von vorn herein derart gestaltet, dass eine Umnutzung maßgeblicher Anteile problemlos möglich ist, falls und sobald der Stellplatzbedarf tatsächlich signifikant zurückgeht.

Parkraumpolitik ist eine primäre Komponente nicht nur städtischer Verkehrspolitik, sondern auch der Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Sie kann nur dann sachgerecht funktionieren, wenn sie aufs Engste in den Gesamtzusammenhang einer integrierten, den tatsächlichen Funktionsbedingungen und realistischen Perspektiven des Verkehrs sowie anspruchsvollen Stadtgestaltungsprinzipien gerecht wird. Das schließt gezielte örtliche Parkraumrestriktionen durchaus nicht aus. Diese müssen jedoch adäquat kompensiert werden. Dafür war gerade das Hamburger Konzept der 1960er Jahre für die Innenstadt ein gutes Beispiel (restriktive Parkraumpolitik in der Innenstadt bei Ausbau des ÖPNV und Aufbau eines der weltweit ersten P+R Systeme).

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Wie sichert man Qualität?

Korrekte Vereinbarungen mit Subunternehmern zu treffen, ist gar nicht so leicht

In der vorigen Ausgabe haben wir von einer BGH-Entscheidung zu Haftungsklauseln in sogenannten Qualitätssicherungsvereinbarungen (QSV) berichtet. Daran knüpft sich die ganz praktische Frage an: Wann ist eine QSV überhaupt sinnvoll und wie sollte sie gestaltet sein?

Immer wieder kommt es zwischen Lieferant und Abnehmer zu Unstimmigkeiten oder Streit, wenn gelieferte Teile fehlerhaft sind. Wer haftet? Welche Folgen hat das? Beide Seiten haben dann ganz unterschiedliche Vorstellungen davon, wie die Antworten auf diese Fragen lauten und wie der Konflikt beigelegt werden kann. Im schlimmsten Fall kommt es zu einem teuren Rechtsstreit darüber, wer die Kosten im Schadensfall übernehmen muss. Mit einer QSV will man dem zuvor kommen. Beide Seiten verpflichten sich zu sehr genauen und detaillierten Regeln, Rechten und Pflichten, damit Mängel erst gar nicht entstehen und falls doch, damit dann allen Beteiligten klar ist, welche Folgen dies hat und was genau zu tun ist. Diese Regelungen werden meist vom Einkauf des Abnehmers vorgegeben und sind vergleichbar mit Einkaufsbedingungen oder Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Verlässlicher,
hilfreicher Rahmen

QSV sind eine wichtige Basis für die Zusammenarbeit zwischen dem Lieferanten und seinem Kunden. Oft gibt es eine Fülle von Absprachen, Vereinbarungen und Verträgen, die im Laufe der Zeit getroffen wurden. QSV führen das zusammen und sind dann ein ver-

lässlicher und hilfreicher Rahmen, an dem sich jeder Partner mit seinen Rechten und Pflichten orientieren kann. Der Abnehmer kann mit einer QSV sicherstellen, dass der Lieferant vorgegebene Regeln einhält und die notwendigen Anstrengungen unternimmt, damit keine fehlerhaften Teile geliefert werden. Er kann auf dieser Grundlage vor der Zusammenarbeit im Rahmen der Lieferantenanalyse prüfen, inwieweit der Lieferant überhaupt in der Lage ist, die Vorgaben des Abnehmers zu erfüllen. Dabei haben gut formulierte QSV auch positive Effekte für die Lieferanten, denn sie schaffen Verlässlichkeit. Sie sind ein Rahmen, an dem man sich mit seinem Qualitätsmanagementsystem orientieren kann. Sie benennen die Schnittstellen, die genau beschreiben, wie weit der Verantwortungsbereich des Lieferanten reicht und wo der des Kunden beginnt. Bei Unstimmigkeiten kann sich der Lieferant auf diese Vereinbarungen beziehen und ihre Gültigkeit einfordern. Er kann sich auch darauf beziehen, wenn die Produkthaftung oder Schadenshaftung ins Spiel kommt und so das eigene Risiko besser kalkulieren.

Es gibt keine
konkreten Vorgaben

Es gibt keine verbindlichen Vorgaben dazu, was in QSV zu ste-

hen hat. In jedem Fall sollte eine QSV klare und messbare Ziele in Bezug auf die Qualitätssicherung enthalten sowie eine genaue Beschreibung, welche Konsequenzen es hat, wenn diese Ziele nicht eingehalten werden. Zudem sollten spezifische Informationspflichten formuliert werden, insbesondere für die Fälle, dass Qualitätsmängel auftauchen oder dass Vereinbarungen nicht eingehalten werden können. Dabei wird auch vorgeschrieben, dass der Lieferant eine Holschuld bezüglich fehlender Informationen hat. Wenn der Abnehmer bei einem Auftrag an seinen Lieferanten nicht alle notwendigen Informationen zur Verfügung stellt oder wenn diese missverständlich oder gar fehlerhaft sind, dann muss der Lieferant dies unverzüglich anzeigen und die Informationen anfordern beziehungsweise die offenen Punkte klären.

Klare Regeln zur
Herstellbarkeit des Produkts

Wichtig sind auch klare Regeln hinsichtlich der Herstellbarkeit des Produkts. Dabei sollte der Lieferant die Pflicht haben zu prüfen, ob sich die Vorgaben des Kunden überhaupt umsetzen lassen. Der Lieferant muss die Herstellbarkeit prüfen und bestätigen. Am besten zeigt er im Rahmen eines Bemusterungs-

prozesses inwieweit er in der Lage ist, die Kundenanforderungen zu erfüllen.

Viele QSV sehen zudem vor, dass der Kunde während der Zusammenarbeit regelmäßig Audits von Prozessen und Produkten beim Lieferanten durchführen darf. Bei einem Audit wird geprüft, ob die Prozesse stabil und sicher sind und ob die Qualitätsanforderungen so auf Dauer erfüllt werden. Außerdem verpflichtet sich der Lieferant, dass er seine Prozesse auch selbst regelmäßig überprüft z.B. im Hinblick darauf, wo sich Kosten sparen lassen, wie die Qualitätssicherung verbessert werden und was optimiert werden kann.

Auch die Freigabe muss definiert werden

Weitere häufig vorkommende Regelungen in QSV betreffen die Definition von Schnittstellen, die Freigabe für Produkte und Prozesse, Vorgaben für Wareneingangsprüfungen, Vorgehensweisen für Problemerkennung und -vermeidung, Festlegungen hinsichtlich des Reklamationsprozesses sowie Anforderungen bezüglich einer Notfallstrategie. Festlegungen zu einer gemeinsamen Kommunikation nach außen und Geheimhaltungsvereinbarungen nach innen gehören regelmäßig ebenfalls dazu.

Die QSV kann auch in Verbindung mit weiteren vertraglichen Vereinbarungen zwischen Kunde und Lieferant eingesetzt werden. So haben manche Abnehmer spezifische Vorgaben bezüglich der Vorgehensweise bei Reklamationen, der Doku-

mentation von Qualitätsprüfungen oder der Freigabe von Erstmustern oder Prototypen. Die QSV hat dann die Funktion einer Rahmenvereinbarung, in der auf andere Regelungen Bezug genommen wird.

Meist Bestandteil des Kaufvertrags

QSV sind in der Regel Bestandteil eines Kaufvertrags. Gesetzliche Grundlage ist dabei die Mängelhaftung des Lieferanten. Die Gewährleistung, Mängelhaftung oder Mängelbürgschaft sowie die Produkthaftung bestimmen Rechtsfolgen und Ansprüche, die dem Käufer im Rahmen eines Kaufvertrags zustehen, falls der Verkäufer mangelhafte Produkte geliefert hat. Dies sind die gesetzlichen Rechte zu Nacherfüllung, Rücktritt, Minderung und Schadensersatz. In QSV wird festgehalten, was das im Einzelnen im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen Lieferant und Abnehmer bedeutet. So kann z.B. geregelt sein, welchen Schadensersatz der Lieferant leisten muss, wenn beim Abnehmer aufgrund fehlerhafter Teile die Produktion stillsteht. Manche Abnehmer lassen sich auch die Hilfe bezahlen, die sie dem Lieferanten zukommen lassen, damit der seine Prozesse (wieder) in den Griff bekommt.

Auch spätere Rügen sind möglich

Oft beinhalten QSV auch abweichende Regeln von den kaufmännischen Untersuchungs- und Rügepflichten gemäß § 377 HGB, wonach der Käufer die Ware unverzüglich nach der



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Ablieferung durch den Verkäufer, soweit dies nach ordnungsmäßigem Geschäftsgang tunlich ist, zu untersuchen und, wenn sich ein Mangel zeigt, dem Verkäufer unverzüglich Anzeige zu machen hat. Gerade dann, wenn Lieferbeziehungen auf Dauer angelegt sind und wenn die dabei relevanten Prozesse möglichst effizient gestaltet werden sollen, müssen sich die Partner auf die Einhaltung der Regeln verlassen können. Aus wirtschaftlichen Gründen kann es geboten sein, dass der Abnehmer auf bestimmte Prüfungen verzichtet. Deshalb können Lieferant und Abnehmer die Bestimmungen der Untersuchungs- und Rügepflichten einzelvertraglich oder eben durch QSV ändern. Zum Beispiel kann die Untersuchungspflicht auf den Zulieferer verlagert und durch dessen Qualitätssicherung bzw. Warenausgangskontrolle ersetzt werden.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Bestes Fleisch frisch vom Grill

Im „Athen“ gibt es seit 34 Jahren sehr gute griechische Küche



Versteckt, aber mit viel Parkplätzen



Im Gastraum ist auch Platz für große Runden

Familienbetriebe sind meist die Besten. So auch in der Gastronomie. Besonders familiär geht es in dem Restaurant „Athen“ zu, denn es wird nicht nur seit 1984 von zwei Brüdern betrieben, deren Heimat, Sie ahnen es, Athen ist, sondern das „Athen“ liegt auch in mitten eines Wohngebiets im Norden Hamburgs, in dem man alles, nur kein Restaurant für über 100 Gäste vermuten würde. Denn die Straße Heimgarten, die südlich der Harksheider Straße verläuft, lässt nicht wirklich Platz für zwei Autos nebeneinander. Umso überraschender sind die vielen Parkplätze vorm Haus.

Aufmerksam geworden sind wir durch den Tipp eines Bekannten, der vom exzellenten Fleisch im „Athen“ schwärmte. Wir nehmen also gerne in dem recht rustikal gehaltenem Gastraum Platz und werden auch flugs mit der Karte konfrontiert. Die enthält typisch griechische Küche. Viel Fisch, Lamm und Leber. Aber auch Schwein und Rind. Alles vom Grill, versteht sich.

Das Weißbrot ist total lecker

Wir entscheiden uns für eine Mixed Grill-Platte (14,90 Euro) und eine Gyros-Platte (13,90 Euro). Einmal mit

Pommes frites und einmal mit Folienkartoffel nebst Sour cream. Nach ein paar Minuten wird uns zunächst einmal ein kleiner Salatteller mit reichlich frisch gebackenem Weißbrot aufgetischt, das allein schon das Kommen wert ist. Es ist am Rand kross und in der Mitte sehr geschmackvoll. So muss es sein.

Gerade haben wir alles genussvoll zu uns genommen, kommen die beiden Platten. Auf



Gyros-Platte mit Kartoffel

den ersten Eindruck meint man, die Teller sind nicht überbordend voll. Am Ende aber sind die Portionen völlig ausreichend.

Nun aber zum Wichtigsten: dem Geschmackstest. Und tatsächlich: Das Fleisch schmeckt klasse. Vor allem das Hacksteak ist herrlich saftig, aber dennoch durchgebraten. Die Souvlaki, vielerorts bis zur Geschmacklosigkeit durchgebraten, haben



Mixed Grill-Platte

hier den schmalen Grat von durch, aber dennoch saftig erreicht. Selbst das Gyros ist nicht an einer Seite übergrillt, sondern auf den Punkt gebraten. Kein Wunder, denn der Chefkoch arbeitet hier von Beginn an. So ist das nun einmal in guten Familienunternehmen.

Text: Nils Knüppel

Athen

Heimgarten 19

22399 Hamburg

Tel. 040 - 601 11 92

www.athen-restaurant-hamburg.de

Öffnungszeiten:

Di. bis Do. 17 bis 23.30 Uhr

Fr. bis Sa. 12 bis 15 Uhr

und 17 bis 23.30 Uhr

So. 12 - 23.30 Uhr

Hier werden aus Worte Waffen

Gary Oldman brilliert in „Die dunkelste Stunde“ als Winston Churchill



Kein Platz für Weicheier



Premier in der U-Bahn



Churchill erklärt den Generälen, was Sache ist



Churchills Gattin



Oldman: Perfekte Maske

Regisseur Joe Wright (Abbitte, Stolz & Vorurteil) ist ein Spezialist für historische Stoffe. In „Die dunkelste Stunde“ erzählt er nun die politische Vorgeschichte, die zu der legendären Operation Dynamo geführt hat, von der Christopher Nolan in seinem mitreißenden „Dunkirk“ erzählt hat. Der Hauptdarsteller des Films, Gary Oldman, galt von Anfang an als gesetzt für den Oscar, denn seine Darstellung des Kriegs-Premierministers Winston Churchill ist so brilliant, dass einem glatt die Spucke wegbleibt.

Im Frühjahr des Jahres 1940 sah es nicht gut aus für die Alliierten. Deutschland hatte in seinem Westfeldzug halb Europa überrannt und stand kurz davor, den Sieg davonzutragen. 400.000 Soldaten sind in Dünkirchen eingeschlossen. Die Appeasement-Politik von Premier Chamberlain ist gescheitert, und er muss den Sitz räumen und jemandem Platz machen, der den Schneid hat, die aussichtslose Lage anzugehen: der schrullige, jähzornige, aber brillante Winston Churchill. Er muss die Soldaten in Dünkirchen befreien, das Volk auf den kommenden

Krieg einstimmen und sich gleichzeitig innenpolitischer Intrigen erwehren. Denn nicht alle sind darauf aus, dem deutschen Aggressor die Stirn zu bieten, und streben ein Friedensabkommen mit Deutschland an. Nicht mit Churchill. Denn: „You can not reason with a tiger when your head is in it's mouth.“

Oldman ist bekannt dafür, mit Dialekten jonglieren zu können. Er ist ein Meister der Sprache. Die Art und Weise, wie er sich die historische Figur zu Eigen macht, sollte daher möglichst in der Originalfassung genossen werden. Das Drehbuch legt sei-

nen Akteuren geschliffene Dialoge in den Mund, so dass es überhaupt nichts ausmacht, dass physische Aktion kaum zu sehen ist. Man befindet sich an der Schaltstelle der Macht, hier werden aus Worte Waffen. Die Spannungskurve ist erheblich. Natürlich leistet sich das Drehbuch der Dramatik zuliebe die eine oder andere historische Ungenauigkeit, aber das hier soll auch keine Dokumentation sein. Oldmans Churchill ist in seiner Ambivalenz perfekt getroffen. Die Figur ist bereits mehrere Male in Filmen portraitiert worden (Inglorious Basterds, Churchill, The Crown), aber noch

nie ist ein Schauspieler so akkurat in die Haut des Lebemanns geschlüpft wie Oldman, den man unter der Maske kaum erkennen kann. Der Film ist sehenswerte Geschichtsstunde, ein spannendes Kammerstück und ein Lehrstück in Sachen Schauspielkunst.

Text: Martin Soyka



Ab 24. Mai im Verkauf

UMCO GmbH:



Anika Biehl ist nach fünfjähriger Mitgliedschaft in der Geschäftsführung zur geschäftsführenden Gesellschafterin aufgestiegen. Sie hat dabei die Anteile von Hubert Oldenburg übernommen, der dem Unternehmen als Senior Expert verbunden bleibt. Biehl, die zuvor Prokuristin war, wird zusammen mit Ulf C. Inzelmann und Peter Duschek die Firma leiten.

Weitere Mitglieder des Vorstandes sind Martin Horinek (COO) und Pavel Pokorny (CFO). Der Gründer und bisherige CEO der Metrans-Gruppe, Jiri Samek, bleibt der Metrans in einer beratenden Rolle verbunden. Zum 1. April hatte die HHLA die restlichen Firmenanteile von der alten Geschäftsführung erworben. Zuvor hatte die HHLA die polnische Intermodal-Tochter Polzug und deren Geschäfte in die Metrans-Gruppe integriert.

Góra verantwortlich. Dort hat sich die Mitarbeiterzahl im vergangenen Jahr auf 28 vervierfacht.

WienCont Container Terminal GmbH:



Neuer Geschäftsführer wurde Harald Jony. Der 35-Jährige ist zuständig für Betrieb und Vertrieb. Geschäftsführer

für den kaufmännischen Bereich bleibt wie bisher Georg Wurz. Zuletzt war Jony Head of Automotive bei der Rail Cargo Logistics Austria. Davor war er von 2014 bis Mai 2017 als Leiter des Energie-Managements für den Geschäftsbereich Bahnsysteme der ÖBB-Infrastruktur AG zuständig. Die WienCont ist ein Tochterunternehmen des Hafens Wien.

METRANS Rail s.r.o.:

Neuer Vorstandsvorsitzende der HHLA-Tochter ist Peter Kiss. Er arbeitet seit 1999 in dem Eisenbahn-Unternehmen und gehörte bereits der Geschäftsführung mehrerer Metrans-Unternehmen an.

Porath Customs Agents GmbH:



Johanna Porath ist neue Geschäftsführerin der Vertretungen in ihrem Heimatland Polen. Die studierte Seeverkehrswirtin ist für die Standorte Gdynia, Gdansk und Zielon

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.36 09 84 80

Medienberatung:

Telefon +49.40.26 09 84 79
E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

Druck:

Flyeralarm

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

Jahresabonnement:
Print: 54 Euro
Online-Ausgabe: 12 Euro
Kombi-Paket
(Print + Online): 60 Euro

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Redaktion: Matthias Soyka
(V.i.S.d.P.)

Matthias Jagenberg
Nils Knüppel

Dr.-Ing. Andreas Kossak
Martin Soyka

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Nächste Ausgabe:

12. Juni 2018



Drohnen automatisieren Lager



Paris – Nach fast zweijähriger Entwicklungszeit wird Ende 2018 die von GEODIS und DELTADRONE perfektionierte Lösung zur vollautomatischen Lagerbestandsführung mit Drohnen in Betrieb gehen. Mehr als 1.000 Flugstunden im Prototyp-Modus waren in drei ausgewählten Testlagern erforderlich, um diese neuartige Lösung zu entwickeln, die es Unternehmen ermöglicht, eine vollautomatisierte Lagerbestandsführung durchzuführen, ohne den normalen Betriebsablauf durch menschliche Eingriffe zu unterbrechen. Die wesentlichen Vorteile sind Produktivitätsgewinne, die eine Inventarisierung außerhalb der Betriebszeiten ermöglichen, mehr Sicherheit am Arbeitsplatz der Mitarbeiter, die diese mühsamen und oft gefährlichen Aufgaben nicht mehr ausführen müssen, sowie eine größere Zuverlässigkeit im Lagerbestand.

22mal Landstrom für Kreuzfahrtschiffe

Hamburg – Die Altonaer Landstromanlage wird in diesem Jahr 22mal ein Kreuzfahrtschiff mit Strom versorgen. Im vergangenen Jahr waren es nur neunmal.

Die Anlage hat über 12 Millionen Euro gekostet und hatte lange mit Anlaufschwierigkeiten zu kämpfen.

Genua kauft weiteren Gottwald-Kran



Düsseldorf – Konecranes wird erneut einen Hafemobilkran an das Terminal San Giorgio in Genua liefern. Das Gottwald Modell 7 wird in dem Mehrzweckterminal Container, Stückgut und Projektgüter umschlagen. Er bietet eine maximale Tragfähigkeit von 150 Tonnen und einen Radius bis zu 54 Meter. Für einen besonders effizienten Containerumschlag wird der Kran mit einem Twin-Lift-Spreader mit bis zu 60 Tonnen Tragfähigkeit unter Spreader ausgestattet. Für noch öko-effizienteren Betrieb wird er für die Nutzung von Strom aus dem Hafennetz vorbereitet sein. Dadurch wird der Energieverbrauch reduziert, und lokale Abgasemissionen werden vermieden. Der diesel-elektrische Kran wird der zweite Modell 7

Hafemobilkran für TSG sein. Der erste wurde 2013 in Betrieb genommen.

Rhenus beendet KOG-Übernahme



Holzwickede – Der Projektlogistikspezialist KOG Worldwide wird mit seinen Tochtergesellschaften ab sofort unter der Marke Rhenus Project Logistics auftreten. Damit beendet die Rhenus-Gruppe die vor drei Jahren eingeleitete Übernahme auch namentlich. Rhenus Project Logistics verfügt damit über 24 Gesellschaften in 20 Ländern von Asien über Europa bis nach Nordafrika und Nordamerika. Zuletzt wurden Standorte in Chicago, Bremen und Taschkent eröffnet.

Seehafen Kiel baut Landstromanlage

Kiel – Das Land Schleswig-Holstein, die Stadt Kiel und der Seehafen Kiel haben mit der Costa Gruppe eine Absichtserklärung unterschrieben. Kernpunkte sind der Bau einer Landstromanlage durch den SEEHAFEN KIEL am Ostseekai, die Nutzung von emissionsarmem Flüssigerdgas zum Betrieb von Kreuzfahrtschiffen von AIDA Cruises während der Hafenliegezeit und der Einsatz von modernen Abgasreinigungssystemen.

seit 1962
GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten
europaweit via
Palletways
We Deliver

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

Kiel

Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de

Internet: www.guehh.de