

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Eine neue Ära hat begonnen

Erstes Großschiff des neuen Asien-Dienstes machte am JadeWeserPort fest



Foto: EUROGATE

Das 18.300-TEU-Schiff „Munkebo Maersk“ machte am 20. Februar erstmals am JadeWeserPort fest

Darauf haben der Terminalbetreiber EUROGATE und die niedersächsische Hafengesellschaft NPorts zweieinhalb Jahre gewartet. Mit der „Munkebo Maersk“ machte das erste 18.300-TEU-Schiff des neuen großen Asienendienstes 2M der Reedereien Maersk und MSC am JadeWeserPort (JWP) fest. Damit dürfte für das bislang massiv defizitäre Terminal ein neues Zeitalter beginnen. Bereits im Januar wurden 21.000 TEU umgeschlagen. Das ist rund ein Drittel dessen, was im gesamten vergangenen Jahr am JWP auf- und abgeladen wurde.

„2014 war ein grausames Jahr“, gab auch Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) unumwunden zu. „Da hilft auch kein Schönreden.“ Das ohnehin schon desaströse Umschlagergebnis von 2013 (76.265) wurde auf dem auf 2,7 Millionen TEU ausge-

legten Terminal noch einmal unterboten (67.076 TEU). Der Verlust, den der JWP im vergangenen Jahr machte, soll bei 40 Millionen Euro liegen.

Nun aber laufen zwei Asien-Dienste und ein Mittlerer-Osten-Dienst sowie drei bis vier Fee-

der nach Skandinavien, Polen und Russland den JWP an. Bei normaler Auslastung dürfte sich der Umschlag somit verzehnfachen. Dies ist auch dringend nötig, um die 400 Arbeitsplätze am JWP zu sichern. Ende März laufen die Arbeitsicherungsmaßnahmen ab. Seite 8

Verzögerung

Bomin Linde wird in Hamburg nicht vor 2017 ein LNG-Terminal eröffnen. *S. 4*

Ende in Sicht

Hermann Ebel glaubt, dass die Krise in der Schifffahrt 2016 überstanden sein dürfte. *S. 6*

Schädlingsbekämpfer

Erstmals gibt es in Hamburg eine frei zugängliche Druckentwesungsanlage. *S. 16*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

in der Politik kommt es im Zusammenhang mit den deutschen Seehäfen bisweilen zu eigenartigen Aussagen. Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies beispielsweise fordert einerseits die Zusammenarbeit der Seehäfen bei der Planung ihrer Kapazitäten, will aber gleichzeitig eine teure Machbarkeitsstudie für eine zweite Ausbaustufe des bislang massiv defizitären Jade-WeserPorts vorlegen. Und das, obwohl die Seeverkehrsprognose des Bundes zeigt, dass bereits jetzt ausreichend Kapazitäten an der Nordrange vorhanden sind.

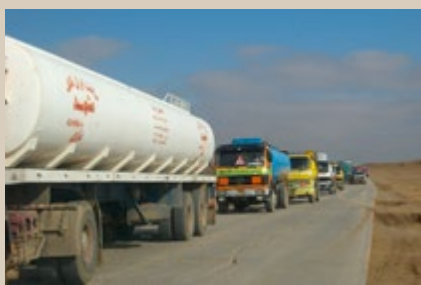
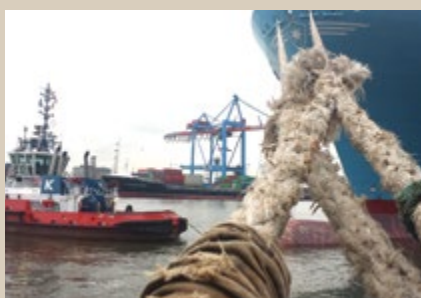
Ebenso merkwürdig ist die Bemerkung des SPD-Politikers, die niedersächsischen Seehäfen rangierten angesichts von insgesamt 3.000 Hektar Hafensfläche und 27 Kilometern Kailänge „auf Augenhöhe“ mit Hamburg. Da fragt man sich jedoch, warum die Häfen dann nur weniger als ein Drittel des Umschlags der Hansestadt machen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Taufe Bagger „Modi“	3
LNG-Terminal nicht vor 2017	4
Hamburger Hafenbilanz	6
NPorts baut Häfen aus	8
Ebel glaubt an Ende der Krise	10



Wirtschaft	Seite
HamburgLinesMenboomen	12
MTS liefert in Krisengebiete	14
CO ₂ als Schädlingskiller	16

Recht & Geld	Seite
DieKruX beim Mindestlohn	18



Essen	Seite
„Sylter Bude“	20



DVD	Seite
The November Man	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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

Meldungen	23
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Mut zum Graben

Die HPA nimmt den neuen Seilgreifbagger „Modi“ in Betrieb



Fotos: SLH

„Modi“ vor den Überseebrücken: Der Ponton wurde in nur fünf Monaten in Rotterdam gebaut

Namen haben bisweilen einen gewissen Hintergedanken. Bei dem neuen Seilgreifbagger, den die Hamburg Port Authority (HPA) in Betrieb nahm, bedeutet der Taufname „Modi“ im Altgermanischen soviel wie Zorn oder Mut. In der germanischen Götterlehre ist Modi zudem einer der Söhne Thors und Enkel Odins. Letzterer wiederum stand Pate für einen wesentlich älteren Eimerkettenbagger der HPA, der für den Aushub größerer Bereiche im Hafenbecken benutzt wird.

„Modi“ indes ist ein Ponton mit einer Größe von 35 mal 13 Metern und nur 1,60 Metern Tiefgang. Damit kann er selbst entlegenste Hafenbereiche erreichen und kleinere Sedimentablagerungen auf eine daneben liegende Schute heben. Als Ponton verfügt der 5 Millionen Euro teure Neubau nur über einen Mini-antrieb, der ein leichtes Versetzen vor Ort ermöglicht. Zum Einsatzort gelangt er mit seinen vier Mann Besatzung mit einem Schlepper.

Verankerungsrohre lassen sich abbauen

Markant freilich sind seine beiden Teleskoprohre, die insgesamt 30 Meter hoch sind und eine Fixierung am Hafensboden bis zu

23 Metern Tiefe erlauben. Alle Aufbauten lassen sich dabei zerlegen, so dass „Modi“ selbst unter flachste Brücken passt. Mit an Bord ist ein Liebherr-Bagger, der

es anders als die übrigen Bagger erlaubt, seine Greifvorrichtung zu wechseln, so dass er universal einsetzbar ist.

Text: Matthias Soyka



Im dritten Versuch klappt`s: Taufpatin Claudia Martensen von der HPA

LNG-Terminal kommt erst 2017

Die Bomin Linde LNG GmbH musste ihren Zeitplan für Hamburg entzerren



Foto: Shell

Große LNG-Tanker versorgen derzeit bereits weite Teile der Welt mit Energie

Seit Jahresbeginn gelten in Nord- und Ostsee strengere Schwefelgrenzwerte für die Schifffahrt, die nun gezwungen ist, ihre Schiffe auf Abgasreinigungsanlagen umzustellen oder sauberere Treibstoffe zu verfeuern. Ebenso günstig wie umweltfreundlich ist Flüssiggas (LNG). Doch die Zurückhaltung der Reeder ist in diesem Bereich bislang groß. Schließlich gibt es außer in Norwegen und Schweden kaum einen Hafen in Nordeuropa, wo man LNG bunkern kann. Dies sollte sich in Hamburg eigentlich bis zum Jahresende ändern. Auf dem Gelände der Oiltanking wollte die Bomin Linde LNG GmbH & Co. KG ein LNG-Tanklager errichten. Doch ganz so flott, wie man sich das ursprünglich gedacht hatte, geht's doch nicht.

Man habe anfangs die Komplexität des Vorhabens ein wenig unterschätzt, heißt es aus dem Unternehmen, bei dem man sich offiziell derzeit nicht äußern will. 12 Millionen Euro, gut die Hälfte der geschätzten Bausumme, waren als Fördergelder der EU (TEN-T-Topf) bereits zugesagt, jedoch unter der Voraussetzung, dass die Anlage noch Ende 2015 in Betrieb geht. Das sei aber zeitlich nicht zu schaffen gewesen. Deshalb habe man das Geld bereits zurückgegeben. Jedoch hofft man nun auf einen ähnlichen Zuschuss aus dem neuen Förderprogramm namens CEF, in dem bis zum Jahr 2020 insgesamt 26,3

Milliarden Euro nur für den Bereich Transport, 5,8 Milliarden für den Bereich Energie und 1,1 Milliarden Euro für die Telekommunikation ausgeschüttet werden.

Bislang noch keine Abnehmer in der Hansestadt

Derzeit liegt der Antrag zum Bau und Betrieb des LNG Terminals nach BImSch (Bundesemissionsschutzgesetz) bei der Umweltbehörde in Hamburg, die am 25. Februar eine Anhörung dazu veranstaltete. Sollte alles glatt laufen, würde eine Baugenehmigung im Juni vorliegen. Die Inbetriebnah-

me ist nach zweijähriger Bauzeit für 2017 vorgesehen. Die Verzögerung sieht man in Hamburg mit einer gewissen Gelassenheit, da bislang noch kein LNG-Schiff Hamburg angelaufen hat. Allerdings kann sich das bald ändern. Bomin Linde sei im Gespräch mit potenziellen Kunden, die bis zu 6.000 Kubikmeter LNG bei einer Überfahrt verfeuern. Genau auf diese Größe ist das LNG-Terminal ausgelegt.

Geplant sind fünf horizontal aufgestellt zylindrische Tanks: Einer mit 500 Kubikmetern und je zwei mit 1.400 bzw. 1.700 Kubikmetern Fassungsvermögen. Sie

werden einen Durchmesser von bis zu acht Metern und eine Länge von bis zu 50 Metern aufweisen. Zum Einsatz soll ein vakuumisoliertes Drucktank kommen, der zwar die teuerste Variante ist, aber den Vorteil hat, dass dank einer fünf Zentimeter starken Vakuumhülle ein Wärmeaustausch verhindert wird und das LNG über lange Zeit bei konstant -162 Grad und somit flüssig gehalten wird.

Auch Bau eines eigenen Bunkerschiffes in Planung

Gleichzeitig plant Bomin Linde den Bau eines Bunkerschiffes, das nicht nur im Hamburger Hafen Schiffe versorgen, sondern auch der Bunkerstation selbst Nachschub liefern soll. Bislang ist Gate/Rotterdam der nächstgelegene Ort dafür, jedoch gibt es in

Brunsbüttel Pläne, ein nationales LNG-Lager zu errichten – ein Vorhaben, das Bomin Linde uneingeschränkt begrüßt, da dadurch der eigene Nachschub gesichert wäre. Im schwedischen Nynashamn betreibt Linde bereits eine LNG-Station. Auch diese würde durch das eigene Schiff versorgt werden.

Auf dem Hamburger Gelände wird neben den aufwändigen Edeltanktanks auch eine der beiden Jetty-Anlagen für die LNG-Betankung um rund 40 Meter erweitert. Zudem ist auf dem Gelände noch Platz für weitere atmosphärische Tanks mit einer Kapazität von bis zu 20.000-Kubikmetern, die allerdings eine regelmäßige Abnahme voraussetzen. Dieser Bau würde demnach erst Sinn machen, wenn ein Großabnehmer in Sicht ist. Denkbar wäre dies, wenn in Hamburg das holländische Vorbild über-

nommen werden sollte. Dort fahren bereits 2.000 Lkws mit LNG, bis 2020 sollen es 5.000 sein.

Wie schnell sich LNG als alternativer Kraftstoff in Nord- und Ostsee durchsetzt, hängt nach Expertenansicht auch von der konsequenten Verfolgung der SECA-Strafen ab, die Reeder zahlen müssen, falls sie die strengen Abgasauflagen missachten. In den USA werden drakonische Strafen (150.000 Dollar beim Erstverstoß, Anlaufverbot beim dritten Mal) verhängt. In europäischen Gefilden wird dies von Land zu Land unterschiedlich gehandhabt. In Deutschland liegt die Höchststrafe derzeit unter 10.000 Dollar. Die Ersparnis indes, die ein Reeder einstreicht, wenn er trotz Verbots weiter mit Schweröl durch die Ostsee fährt, liegt bei bis zu 150.000 Dollar.

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-28215 Bremen

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

Rekordverdächtig

Der Hamburger Hafen und die Hafenbahn erzielen ihre bislang besten Ergebnisse



Foto: HHM/Hasenbusch

Symbolträchtiger Anlauf zu Jahresbeginn: Mit „CSCL Globe“ kam das größte Containerschiff der Welt

Die Zahlen sind beachtlich: Der Hamburger Hafen hat mit 145,7 Millionen Tonnen (+ 4,8 Prozent) das bisher beste Ergebnis seiner Geschichte erzielt. Der Containerumschlag lag mit 9,7 Millionen TEU (+ 5,1 Prozent) zwar noch knapp unter dem Spitzenwert von 2008, aber bei einem Zuwachs in diesem Jahr von 2,8 Prozent dürfte auch die magische 10-Millionen-TEU-Marke geknackt werden. Damit schnitt Hamburg in der Nordrange besser als die Konkurrenz ab: Rotterdam legte beim Gesamtumschlag nur um gut ein Prozent zu, Antwerpen um 4,3 Prozent, Bremerhaven hatte sogar leichte Verluste. Und auch die Hafenbahn schaffte mit 2,2 Millionen TEU ein neues Rekordergebnis .

Man hätte also allen Grund, zufrieden zu sein. Doch Ingo Egloff, Vorstand des Hafen Hamburg Marketings, sieht eine Reihe von Herausforderungen, denen sich die Hansestadt stellen muss. Vor allem geht es um die Seehafenhinterlandanbindungen, die im neuen Bundesverkehrswegeplan, der in diesem Jahr aufgestellt und für 15 Jahre gelten wird, konzipiert werden. Allen voran steht da natürlich die Fahrrinnenanpassung der Elbe. 2014 seien 507 außergewöhnlich große Containerschiffe nach Hamburg gekommen, davon jeden zweiten Tag eines mit 13.300 oder mehr TEU. Hinzu kämen

die großen Kreuzfahrtschiffe und Massengutfrachter. Genauso dringend brauche Hamburg aber auch ein Gesamtkonzept für die Oberelbe.

Mehr Binnen- als Seeschiffe laufen die Hansestadt an

Dieses sei vom Bundesverkehrsministerium jetzt auf das Jahr 2017 vertagt worden. Dabei werde Hamburg als drittgrößter deutscher Binnenhafen jährlich von rund 11.000 Binnenschiffen angefahren, während die Zahl der Seeschiffe auf rund 9.000 abgenommen habe. „Es kann nicht sein, dass Binnenschifffahrt in unserem

Land nur noch auf dem Rhein und im Westen der Republik stattfindet und mit der Mittel- und Oberelbe eine Wasserstraße unberücksichtigt und unterentwickelt bleibt.“

Egloff forderte, dass endlich die Schäden des Zweiten Weltkriegs durch die Wiederherstellung von Bunen an einigen wenigen Streckenkilometern, vor allem bei Dömitz, beseitigt werden müssten. Die Bunen verhindern ein Versanden der Fahrrinne. Das jährliche Ausbaggern sei so teuer, dass sich die Sanierungsarbeiten (38 Millionen Euro) in weniger als drei Jahren amortisiert hätten. So jedoch betrage die durchschnittliche Fahrrinntiefe der Oberelbe an

acht von neun Streckenabschnitten nicht die vom Bund zugesagten 1,60 Meter, sondern liege zwischen 1,18 und 1,38 Meter. Zudem müsste das Schiffshebewerk in Scharnebeck dringend ersetzt werden, da das Binnenschiff mit einem Anteil von lediglich 1,7 Prozent am Containerhinterlandverkehr und elf Prozent im gesamten Modal Split im Gegensatz zu Lkw und Bahn noch das größte Erweiterungspotenzial besitze.

Gemeinsames Auftreten des Nordens gegenüber Bund

Die norddeutschen Bundesländer sollten nach Egloffs Auffassung gegenüber dem Bund gemeinsam auftreten, um so wichtige Bauvorhaben wie die A20 und A21 oder die Y-Trasse, in welcher Form auch immer sie nun geplant werde, durchzusetzen. Dazu könne man sich auch Unterstützung aus dem Süden holen. Laut einer OECD-Studie landeten von den 20 Milliarden Euro jährlicher Wertschöpfung des Hamburger Hafens 36 Prozent in Bayern und Baden-Württemberg. Dies sei umso notwendiger, als dass der Seehafenhinterlandverkehr laut den jüngsten Prognosen des Bundes bis zum Jahr 2030 um über 50 Prozent zulegen werde. Dem stünden immer größer werdende Schiffe gegenüber, die in kürzester Zeit die knappen Kaiflächen mit Ladung überfluten werden.

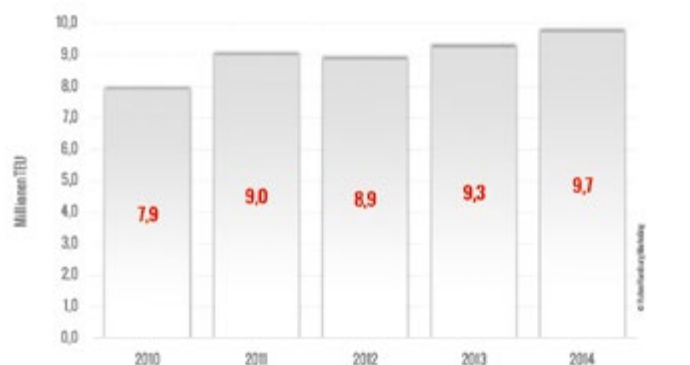
Egloff warnte auch vor einer drastischen Gebührenerhöhung beim Nord-Ostseekanal, wie sie vom Bund mit Verweis auf den Bundesrechnungshof angekündigt worden sei. Dieser solle lieber einmal den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des NOKs betrachten.

Text: Matthias Soyka

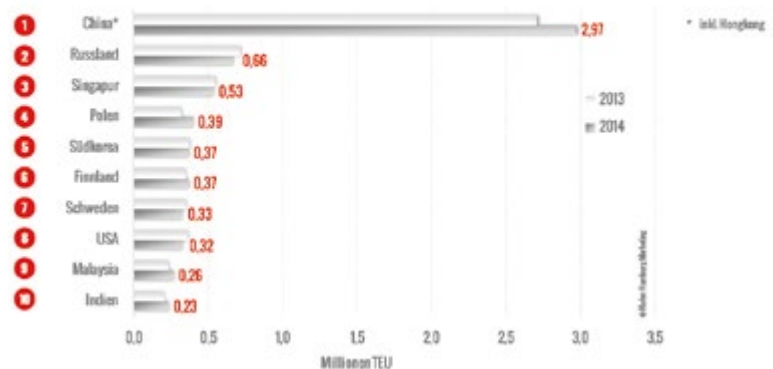
Seegüterumschlag



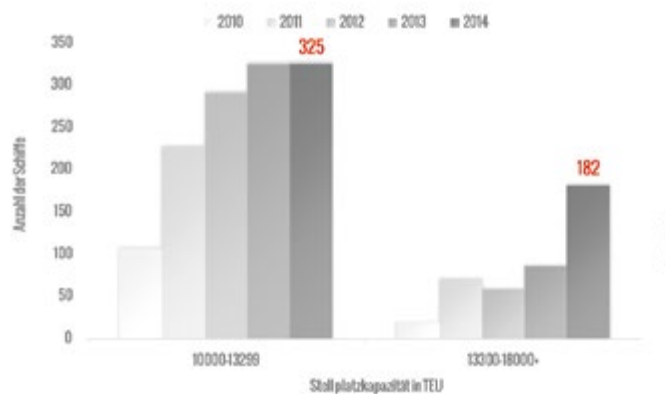
Containerumschlag



Top 10 Handelspartner im seeseitigen Containerverkehr



Entwicklung Containerschiffsanläufe



80 Millionen Investment

Niedersachsen baut seine Häfen weiter kräftig aus



Foto:NPOrts

In Cuxhaven soll unterhalb des Cuxport-Terminals bis 2017 der Liegeplatz 4 entstehen

Die niedersächsischen Seehäfen haben das Jahr 2014 mit einem durchwachsenen Ergebnis abgeschlossen. Insgesamt kletterte der Umschlag um ein Prozent auf 46,4 Millionen Tonnen, ist allerdings weit von den Spitzenzeiten des letzten Jahrzehnts entfernt. Dennoch will die Landesregierung die Häfen weiter ausbauen und allein in diesem Jahr 80 Millionen Euro investieren.

Dazu zählen die Instandhaltung und Erweiterung des Südpiers in Brake mit dem Setzen neuer Dalben und die Sanierung der Seeschleuse sowie der Bau eines weiteren Dalbenliegeplatzes für den Autoumschlag im Amerikahafen von Cuxhaven. Zudem schreiten die Planungen für den Liegeplatz 4 weiter voran. Das 35 Millionen Euro teure Projekt dürfte 2017 realisiert sein. In Emden stehen der Bau einer neuen Löschbrücke und ein weiterer Dalbenliegeplatz für den Autoumschlag kurz vor der Fertigstellung, der Bau an der Nesserlander Schleuse geht weiter. Ein weiterer Großschiffliedplatz für Autos soll bis 2019 entstehen.

In Wilhelmshaven wird die Hafenbahn ausgebaut und saniert. Die zweigleisige Bahnanbindung nach Oldenburg wird allerdings nicht vor 2020 elektrifiziert sein. In der zwei-

ten Jahreshälfte soll eine Machbarkeitsstudie für eine zweite Baustufe des JadeWeserPorts vorgelegt werden. „Der JadeWeserPort ist nicht fertig, sondern nur seine erste Stufe“, sagte Wirtschaftsminister Lies ungeachtet der massiven Anlaufschwierigkeiten der vergangenen Jahre. Es sei wichtig, möglichen Investoren weitere Wachstumsperspektiven wie ein weiteres Engagement des Landes in Höhe von 550 Millionen Euro zu geben.

Norddeutsche Häfen sollen kooperieren

Lies warb in diesem Zusammenhang für eine Kooperation der norddeutschen Seehäfen. Diese sei allerdings nicht in Form der Lenkung von Ladungsströmen zu verstehen, sondern in der länderübergreifenden Planung von Kapa-

zitäten. „Wir müssen gemeinsam dafür sorgen, dass die norddeutschen Containerhäfen stark aufgestellt sind.“ Die Konkurrenz liege nicht im eigenen Land sondern im Westen der Nordrange.

Unter den sieben NPorts-Häfen schnitt Brake am besten ab. Dort kletterte der Umschlag um elf Prozent auf 6,3 Millionen Tonnen. Vor allem Getreide und Futtermittel mit einem Plus von 24 Prozent trugen zu dem positiven Ergebnis bei. Stückgüter wie Windkraftanlagen und Zellstoffe legten um drei Prozent auf 1,68 Millionen Tonnen zu.

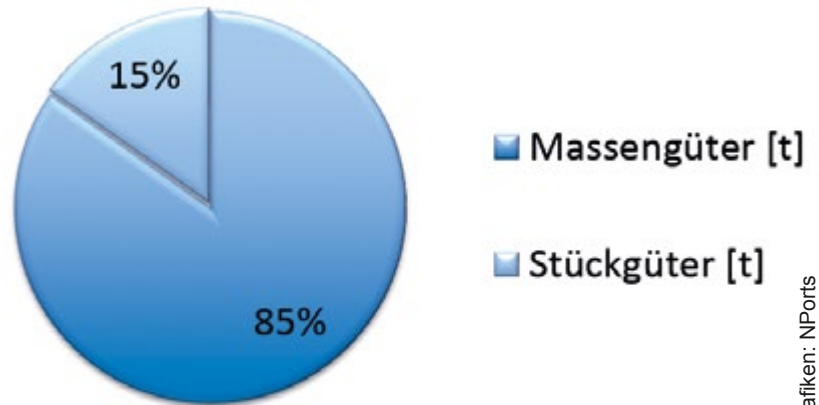
Stark zeigte sich auch Stade. Der Umschlag kletterte um sechs Prozent auf 5,6 Millionen Tonnen. Es wurden zehn Prozent mehr chemische Grundstoffe entladen (2,57 Millionen Tonnen), Massengüter legten um zwei Prozent auf 3 Millionen Tonnen zu. Am neuen Multipur-

posepier der Buss-Gruppe wurden bereits 13.500 Tonnen Windenergiekomponenten umgeschlagen.

Cuxhaven erhöhte seinen Umschlag um zwei Prozent auf 2,7 Millionen Tonnen. Vor allem der Neufahrzeugumschlag verbesserte sich um sieben Prozent auf 392.000. Der Stückgutumschlag schnellte sogar um 14 Prozent auf fast 1 Million Tonnen in die Höhe. Auch hier waren Offshore-Komponenten der Windenergieindustrie Trendsetter.

Trotz eines Rekordwertes von über 1,3 Millionen verladenen Neufahrzeugen (+ sechs Prozent) stagnierte der Umschlag in Emden bei 4,4 Millionen Tonnen auf Vorjahresniveau. Dies lag vor allem daran, dass der seeseitige Umschlag an Windkraftkomponenten um fast 100.000 Tonnen auf 173.000 Tonnen sank. Allerdings sei die Ladung auf Binnenschiffe verlagert worden, da derzeit vermehrt Onshoreanlagen im Landesinneren gebaut werden, sagte Inke Onnen-Lübben, Geschäftsführerin der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH.

Leichte Verluste in Höhe von drei Prozent musste Nordenham hinnehmen, da etwas weniger



Grafiken: NPorts

Güterverteilung beim Umschlag aller Seehäfen

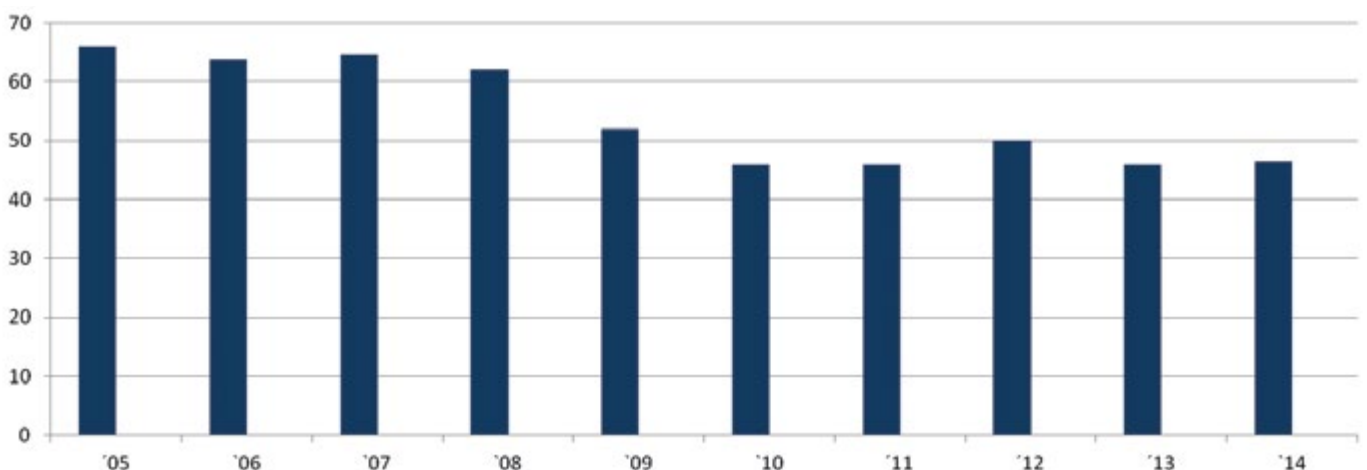
Kohle eingeführt wurde. Der Umschlag lag bei 2,6 Millionen Tonnen. Da der Hafeneigner Rhenus momentan seine Güterströme neu ordnet, treten dort nun andere Gütergruppen wie Mineralölprodukte und Offshore-Komponenten, darunter Seekabel, in den Fokus.

Auch in Wilhelmshaven war der Umschlag in Summe mit 24,2 Millionen Tonnen (- zwei Prozent) negativ. Auch hier wurde weniger Kohle importiert (- sechs Prozent), da zwei Kraftwerke zeitweise außer Betrieb waren. Die Einfuhr von Baustoffen brach um fast 40 Prozent auf 580.000 Tonnen ein, da Großprojekte abgeschlossen wurden. Flüssige Massengüter legten um zwei Prozent auf 20

Millionen Tonnen zu.

Mit der Verlagerung von Güterströmen hatte auch der Hafen Leer zu kämpfen. Dort halbierte sich fast der seitige Umschlag auf nur noch 24.000 Tonnen da etliche Waren auf die Bahn umgeroutet wurden. In Oldenburg betrug das Minus rund 14 Prozent (96.000 Tonnen). Dort soll sich bei 2018 die Situation für Seeschiffe bis 110 Meter Länge deutlich verbessern, wenn bis dahin das neue Wendebcken fertig ist. In Papenburg lag das Minus bei 16 Prozent (492.000 Tonnen). Während Getreide und Baustoffe zulegten, gaben Eisen, Stahl, Maschinenteile, Holz und Futtermittel deutlich nach.

Text: Matthias Soyka



Der Gesamtumschlag der niedersächsischen Seehäfen war seit 2005 stark rückläufig

Licht am Ende des Tunnels

Hermann Ebel glaubt an ein Ende der Krise im kommenden Jahr



Fotos: Hansa Treuhand

Mittelgroße Tanker wie die „HS Carmen“ können derzeit wieder für über 30.000 Dollar pro Tag verchartert werden

Glaubt an Hermann Ebel, dem Chef der Hansa Treuhand, ist die Schifffahrtskrise Ende 2016 nach acht Jahren vorüber. Dann nämlich überschreite das Wachstum des Containerumschlags im Welthandel die gleichzeitige Erhöhung der Gesamttonnage im Containerverkehr deutlich. „Die Schere schließt sich“, sagte Ebel und meint damit, dass dann endlich Angebot und Nachfrage ausgeglichen seien. Die Charraten dürften in allen Segmenten wieder steigen.

Bereits jetzt zeigten sich erste Erholungstendenzen am so arg gebeutelten Containerschiffahrtsmarkt. So hätten sich die mittleren Schiffsgrößen, die vor zwei Jahren noch massenweise (75) auflagen, überraschenderweise gefangen. Nur noch acht Frachter im Bereich zwischen 3.000 bis 5.100 TEU liegen derzeit auf, bei dem Rest hätten sich die Charraten deutlich erholt. Die Gründe dafür sah Ebel in gleich mehreren Faktoren. 25 ältere Schiffe wurden verschrottet, einige andere umgeroutet und sechs für andere Ladungsarten umgebaut. Zudem sei

das Ladungsaufkommen in Afrika deutlich gestiegen.

Kaskadierung setzt sich nach unten weiter fort

Dort hätten chinesische Investoren etliche moderne Hafenanlagen gebaut, so dass kleinere Schiffe mit eigenem Ladungsgeschirr immer unattraktiver würden. Die Kaskadierung bei den Schiffsgrößen schreite somit immer weiter nach unten fort. Hatte diese vor zwei Jahren bei den mittleren Schiffsgrößen noch Halt gemacht, setze sich der Abwärtstrend nun

bei den kleineren Schiffen weiter fort. Von den 93 Schiffen, die derzeit aufliegen, seien 41 kleiner als 1.000 TEU und 27 zwischen 1.000 und 2.000 TEU.

Die kleineren Schiffe werden durch das Russland-Embargo stärker getroffen, durch das derzeit 25 Prozent der Ladung im Ostseeraum verloren gegangen seien. Zudem gebe es laut Ebel in bestimmten Fahrtgebieten auch keine Alternativen, wenn die Ladung ausbleibe. Die Verlegung eines Schiffes aus der Karibik in ein anderes Fahrtgebiet sei so teuer, dass die Reeder lieber mehr-

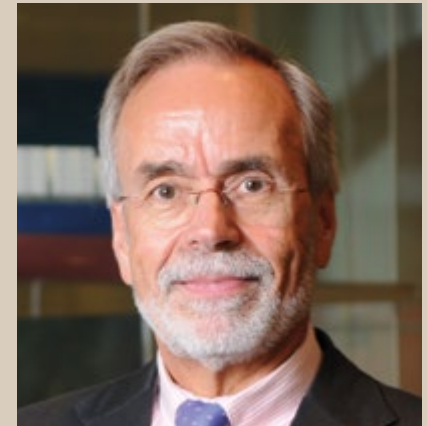
wöchige Ausfallzeiten in Kauf nehmen. Dieses Schiffe würden weiter durchgeschleppt, bis die Kosten für die anstehende nächste Klassen-Kontrolle schließlich zur Verschrottung führten.

Tanker bringen bereits wieder deutliche Gewinne

Bestimmte Schiffstypen brächten indes bereits heute schon wieder deutliche Gewinne. Neben den großen Containerschiffen seien dies vor allem Tanker. Mittlere Größen erzielten jetzt bereits wieder Tagescharterraten von über 30.000 Dollar. Ursache hierfür sei zum einen, dass Tanker in der Vergangenheit grundsätzlich bessere Charterraten erzielten, zum anderen der stark gefallene Rohölpreis, der derzeit zu einer erhöhten Nachfrage von Mineralölprodukten geführt habe.

Als Lehren aus der Krise lasse sich ziehen, dass Schwankungen bei den Erlösen einzelner Schiffgrößen sich nur in einem Pool ausgleichen ließen. Kleinere Reeder seien da überfordert. Die Konsolidierung werde hier weiter gehen. Zudem seien diejenigen die Dummen gewesen, die ihre Schiffe stets ordentlich abbezahlt hätten. Diese Reeder hätten keinerlei Geld mehr bekommen, da die Banken alle aus der Schiffsfinanzierung aussteigen wollten und froh seien, wenn sie mit einem Schiff keinen Verlust gemacht hätten. Die in Dollar zu Buche stehenden Verbindlichkeiten der Banken seien dabei trotz Tilgungen Ende 2014 durch den derzeit schwachen Euro in der Bilanz stark gestiegen.

Reeder mit schon lange notleidenden Schiffen säßen quasi auch in einer Falle. Diese Frachter würden von den Banken weiter mitge-



Hermann Ebel,
Hansa Treuhand

zogen, bis sich der Markt verbessere, um dann ebenfalls umgehend liquidiert zu werden. Denn bei einem Anstieg der Charterraten von 1.000 Dollar pro Tag erhöhe sich der Schiffswert um rund 1 Million Dollar. Bei der Hansa Treuhand selbst seien von 60 Schiffen noch sechs problematisch.

Text: Matthias Soyka

DIHS – DAKOSY Interessengemeinschaft Hamburger Spediteure GmbH

DIHS 

Ihre Verbindung zum Hamburger Hafen

Als Partner der DIHS profitieren Sie von den einfachen und kostengünstigen Kommunikationsmöglichkeiten über DAKOSY, egal, ob Sie ein großes Unternehmen oder eine kleine Firma sind.

- ✓ **Uneingeschränkte Nutzung des Datenkommunikationssystems DAKOSY**
- ✓ **Kommunikation mit allen an den Umschlagsprozessen beteiligten Branchen**
- ✓ **Wettbewerbsvorsprung durch Vereinfachung und Beschleunigung Ihrer Transportlogistik**

Seit über 30 Jahren vertreten wir die Interessen der an DAKOSY angeschlossenen Hamburger Spediteure, dem führenden e-Business-Transportlogistik-Dienstleister im Hamburger Hafen.

www.dihs.de



Endlich eigener Herr

Hamburg Lines Men GmbH trennt sich von Kooperationspartner und stellt massiv ein

Die Geschäftsführer der Hamburg Lines Men GmbH (HLM), Hans Oestmann und Jan Stein, haben ein turbulentes Jahr hinter sich. Unmittelbar zum Jahresbeginn 2014 akquirierte das junge Festmacherunternehmen mit Unifeeder und Maersk zwei Großkunden und potenzierte damit ihr Geschäft. Da HLM damals gerade erst einmal ein Jahr am Markt war und nur eine Handvoll Mitarbeiter hatte, wurde eine Kooperation mit der Firma Transport und Marine Service GmbH eingegangen. Die Zusammenarbeit erschien sinnvoll, da man Mitarbeiter, Material und Disposition gemeinsam einsetzen und nutzen konnte. Nun gehen beide Firmen wieder getrennte Wege und HLM wickelt die Aufträge komplett alleine ab. Der Mitarbeiterstamm hat sich mittlerweile auf 35 Mann erhöht.



Foto: HLM

Jedes Jahr machen gut 9.000 Seeschiffe und über 11.000 Binnenschiffe im Hamburger Hafen fest

„Es hat unterschiedliche Auffassungen über die Unternehmensführung vor allem in den Bereichen des Personal- und Materialeinsatzes gegeben“, berichtet Oestmann. Das Auseinandergehen habe sich kurzfristig eingestellt. „Wir sind dann an einem Wochenende auch selbst mit raus gefahren und haben die Schiffe festgemacht“, erläutert Oestmann. Die Kunden haben von der Beendigung der Kooperation kaum etwas gemerkt, da lediglich

eine andere Telefonnummer für die neu installierte Disposition an sie übermittelt wurde. Nun ist alles unter einem Dach – dem markanten Kuppelbau am Köhlbrand.

Innerhalb weniger Tage
16 neue Mitarbeiter

Die Nachricht des Personalbedarfs bei HLM hatte sich wie ein Lauffeuer im Hafen herum gesprochen. Innerhalb weniger Tage

hatten Oestmann und Stein 16 erfahrene Festmacher unter Vertrag. Parallel mit der Verbesserung der Personalsituation wurde auch die Ausrüstung aufgestockt: Fünf Windenfahrzeuge, fünf Pkw und drei Boote sind nun im Bestand. Ein viertes Boot ist bestellt, und bei Bedarf haben Oestmann und Stein Zugriff auf weitere Boote.

Trotz der massiven Personalaufstockung ist HLM weiter auf der Suche nach weiteren Mitar-

beitern. Es wurden bereits drei Azubis eingestellt, die bei HLM das Hafentpatent erwerben wollen. „Wir würden gerne auf bis zu sechs Azubis kommen“, erklärt Stein. Es sei immer am besten, sich den Nachwuchs selbst heranzuziehen und auf die Herausforderungen des Berufs vorzubereiten. Nach Abschluss der Ausbildung seien die Azubis berechtigt, nahezu jedes Schiff im Hamburger Hafen zu führen. Das sei besonders wichtig, wenn es darum gehe, die Seeschiffe im Strom mit Hilfe der Festmacherboote zu vertäuen.

Anbau an Firmenzentrale ist in Planung

Oestmann und Stein blicken nun entspannt in die Zukunft. Die Stimmung in der Truppe sei hervorragend, genauso wie die Atmosphäre



Foto: SLH

Die Firmenzentrale vor dem Container Terminal Tollerort

mit den Kunden. Der zunehmenden Enge seiner Einsatzzentrale will Oestmann möglicherweise mit einem Anbau begegnen. Erste

Pläne gibt es schon. Und wer weiß: Manchmal gehen die Dinge eben schneller, als man denkt.

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

Vom Botschafter zum Spediteur

Dr. Asgarkhil Mangal liefert Waren aller Art in Krisengebiete



Fotos: MTS

Die Fahrt von der Küste des Persischen Golfs in Landesinnere ist abenteuerlich und gefährlich

Dies ist eine ungewöhnliche Geschichte. Sie handelt von der Mangal Transport & Shipping GmbH (MTS), die seit 2003 in unmittelbarer Nähe der Hamburger Elbbrücken ansässig ist. Ungewöhnlich sind nicht nur die Destinationen, die MTS bedient: Vor allem Krisengebiete wie Afghanistan, Syrien oder Ukraine, aber auch nach Dubai/UAE, Türkei, Iran, Pakistan, Indien, China sowie Turkmenistan, Usbekistan, Tadschikistan, Kirgisistan, Kasachstan, Georgien, Armenien, Aserbaidschan, Russland, Weissrussland, Paraguay, Costa Rica, Chile, Uruguay, Brasilien und Argentinien. Ein weiterer Schwerpunkt sind die afrikanischen Länder wie Angola, Nigeria, Togo und Ghana. Doch auch der Lebenslauf des Firmengründers Dr. Asgarkhil Mangal ist alles andere als üblich. Der gebürtige Afghane war sogar einmal Botschafter seines Landes in Jugoslawien und Österreich.

Dabei wurde Mangal auch ein wenig zum Spielball der Weltgeschichte. Schon früh hatte es sich in seiner Heimat politisch engagiert und war Mitglied der Volksdemokratischen Partei. Damals war das Land eng mit der Sowjetunion verbunden, und Mangal durfte in Moskau ein Ingenieurstudium absolvieren. Kurz vor seinem Abschluss suchte 1978 Afghanistan einen Botschafter, und da Mangal einer der wenigen Studierenden war, wurde er nach Belgrad geschickt und vertrat dort Afghanistan diplomatisch. Doch dies endete schon ein gutes Jahr später mit dem Einmarsch der Sowjets in Afghanistan. Zwischenzeitlich jedoch schrieb Mangal seine Doktorarbeit in Transport und Ökonomie.



Containereinladen in Hamburg

Mangal ging zurück in seine Heimat und arbeitete dort zunächst als Lehrer. Doch schon bald wurde er zum Vizeverkehrsminister ernannt. Nach einem Putsch und der Machtübernahme durch die Modschahedin musste er 1992 das Land verlassen und kam auf Umwegen mit seinen beiden Brüdern Manikhel und Meyakhel nach Deutschland. Dort

war er zwar in Sicherheit, durfte aber zunächst nicht arbeiten. „Wir haben hier genug Akademiker, sagte man mir“, erinnert sich Mangal. „Allerdings wurde mir eine Arbeitserlaubnis in Aussicht gestellt, wenn ich einen Taxischein machen würde.“ So büffelte Mangal einen Monat lang das Hamburger Straßennetz und fuhr seitdem Taxi. Daneben war er als Kurier für Avon unterwegs.

Ein Taxigast brachte ihn ins Transportgeschäft

Der Zufall wollte es, dass am Flughafen ein amerikanischer Fahrgast in sein Auto stieg. Man kam ins Gespräch und es stellte sich heraus, dass der Mann auf dem Weg zu ei-

nem Geschäftspartner war, der gerade einen Spezialisten für Russlandgeschäfte suchte. So kam Mangal in eine Spedition und arbeitete dort mehrere Jahre. „Mir wurde sogar eine Teilhaberschaft angeboten“, sagte er. „Aber damals hatte ich noch Angst vor der Selbständigkeit.“

Nach dem 11. September 2001 erkannte Mangal schnell, dass seine alte Heimat nun ins Zentrum der Weltöffentlichkeit rücken würde. „Ich schlug meinem Chef vor, nun auch eine Lieferkette dorthin aufzubauen. Doch er wollte nicht. Da entschied ich mich, es eben selbst zu machen.“ So gründete Mangal sein eigenes Unternehmen und beschäftigte von Beginn an seine beiden Brüder mit. Heute arbeitet auch sein Sohn Mirwais im Unternehmen, das insgesamt 23 Mitarbeiter hat.

Autos und Paletten in Containern gesammelt

Anfangs waren es vor allem gebrauchte Autos, die MTS in Containern in alle Welt verschickte. Aufgrund spezieller Packtechniken ist es der MTS möglich, bis zu sechs Autos in einem Container zu verladen. Dies wirkt sich selbstverständlich auch auf den Frachtpreis aus. Heute ist der Anteil der Kfz-Verschiffungen aufgrund der Zollbestimmungen in manchen Ländern etwas zurückgegangen, dafür hat die Verschiffung anderer Handelswaren und Hilfsgüter erheblich zugenommen. Vornehmlich palettierte Waren sammelt MTS auf ihrem Betriebsgelände im Borstelmannsweg. Ist ein Container voll, geht er auf die Reise. Drei Viertel aller Waren werden dabei über den Hamburger Hafen verschifft. Aber auch per Flugzeug, Bahn oder Lkw geht die Fracht hinaus. Die Lkw-Transporte gehen



Auspacken in Afghanistan: Die Ankunft der Lkw ist ein Ereignis

über Osteuropa-Türkei direkt nach Afghanistan, Iran und Zentralasien.

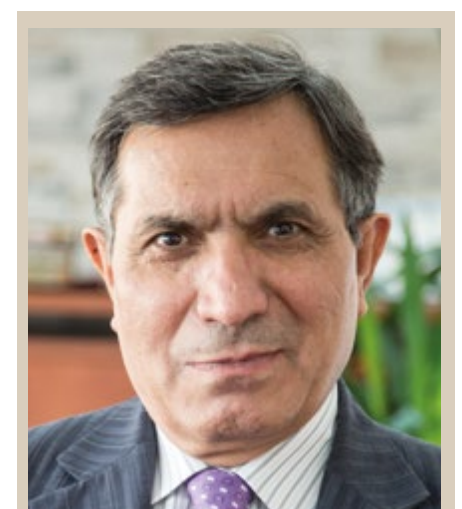
Die Container, die per Schiff in Krisengebiete (Afghanistan) und Zentralasien auf die Reise gehen, werden in der Regel bis Bandar Abbas (Iran) verschifft und von dort aus per Lkw weiter transportiert. „Bis nach der Entladung im Hafen ist es kein Problem“, berichtet Mangal. Aber der Transport ins Landesinnere sei „dann und wann ein bisschen problematisch“. Man müsse mindestens 1.500 Dollar an Bestechungsgeldern parat haben. Aber das sei Sache der Fahrer und werde in der Regel von den Kooperationspartnern vor Ort geregelt. MTS unterhält Repräsentanzen unter anderem in Afghanistan, Iran, Dubai, Turkmenistan, Paraguay und Georgien.

Im Gegenzug fungiert Mangal auch gerne als Garant für ausländische Firmen, die Geschäfte mit hiesigen Kunden machen wollen. „Da sitzt natürlich die Angst tief, dass man sein Geld nicht bekommt, wenn man die Ware liefert, oder Geld für eine Ware bezahlt und die Ware dann nicht bekommt“, sagt Mangal. Da er jedoch im Ausland großes Vertrauen genieße, vereinbare man dann,

dass seine Fahrer Bescheid geben, wenn die Ware im Container sei, so dass nun die Zahlung durch den Kunden erfolgen kann.

Um auch bezüglich der Verladung von Containern Schwierigkeiten aus dem Weg zu gehen, hat MTS einen der wenigen in Hamburg im Einsatz befindlichen Containerseitenlader gekauft, mit dem man auch ohne Kran oder Gabelstapler Container an jedem Ort selbst aufladen kann. Dadurch sei man unabhängig, flexibel und preislich erheblich günstiger als die Konkurrenz.

Text: Matthias Soyka



Dr. Asgarkhil Mangal,
Geschäftsführer MTS



Fotos: SLH

Bernd Themann checkt, ob alles seine Ordnung hat: In die Röhre passen bis zu zwölf Paletten

CO₂ killt Schädlinge in Bio-Waren

Die Lagerhaus Harburg Spedition GmbH nimmt Druckentwesungsanlage in Betrieb

Kohlensäure (CO₂) hat bei den Klimaforschern keinen besonders guten Ruf und wird dort gern als „Treibhausgas“ bezeichnet, da es zwar in der Luft naturgemäß vorkommend in den letzten Jahren als fossiler Verbrennungsrückstand stark vermehrt in höhere Schichten aufsteigt und somit auch für die Erderwärmung als mitverantwortlich gilt. Dass man mit CO₂ allerdings auch Gutes tun kann, zeigt die Lagerhaus Harburg Spedition GmbH. Sie hat auf ihrem Betriebsgelände als erster Hamburger Betrieb eine Druckentwesungsanlage für den freien Markt in Betrieb genommen.

Der Spezialist für die Lagerung und Distribution von Lebensmitteln hatte nach einer Möglichkeit gesucht, wie man Waren umweltschonend von Schädlingen befreien könnte. Vor allem Lebensmittelgrundstoffe, Saaten, Getreide, Tee, Tabak, Kräuter, Kaffee, Kakao, Leinsaaten

und Nussarten werden immer wieder von Larven, Motten, Milben und Käfern befallen. Bislang existierte eine vergleichbare, für jedermann nutzbare Anlage, nicht in Hamburg. Deshalb investierte das Unternehmen ca. 500.000 Euro in einen Speichertank, einen Verdampfer und zwei

Vakuumzylinder (Autoklave), die jeweils Platz für bis zu zwölf Paletten bieten.

Plötzliches Ablassen des Drucks tötet alle Kleintiere

Das Prinzip ist einfach: In die luftdichten Kammern wird CO₂ unter hohem Druck geleitet.

Durch das CO₂, den Druck und das plötzliche Ablassen werden sämtliche Schädlinge abgetötet. Im Winter dauert dies zwischen acht und zwölf Stunden, im Sommer geht es in der Hälfte der Zeit. „Das Verfahren schont die Ware derart, dass Lebensmittel auch weiterhin das Label „Bio“ tragen dürfen“, erläutert der Geschäftsführer Bernd Themann. Für die Lagerhaus Harburg Spedition GmbH ist dies besonders wichtig, da sie auch ein Bio-warenlager unterhält. Für die Kunden ist die neue Anlage ein deutlicher Mehrwert, sparen sie doch den Transport zu einer anderen Anlage und können unter Umständen auch andere Dienstleistungen im „Paket“ erwerben. Theoretisch könnten hier auch Holzpaletten von Schädlingen befreit werden.

Das Palettengeschäft gehört dabei zur Haupteinnahmequelle der Muttergesellschaft PALETTEN-SERVICE Hamburg Gruppe, zu der neben der Lagerhaus Harburg Spedition GmbH auch die PALETTEN-SERVICE

Hamburg AG, die YELLOG Logistik GmbH und die PaLog Palettenlogistik-Systeme GmbH gehören. In der Gruppe wurden im vergangenen Jahr 2,8 Millionen Euro-Paletten und noch einmal 3,2 Millionen andere Palettenarten hergestellt sowie über 12.200 Lkw-Ladungen versandt. Der Gesamtumsatz der Gruppe lag bei rund 93 Millionen Euro.

Kunden wollen Waren auch vorsorglich vor Befall schützen

Das Unternehmen Lagerhaus Harburg Spedition GmbH wurde 1979 gegründet und ist seitdem in Harburg ansässig. Heute unterhält es vier Lagerstätten mit rund 50.000 Quadratmeter Hallen- und 20.000 Quadratmeter Freiflächen. In der zum Teil denkmalgeschützten ehemaligen Fabrik hinter der Harburger Schlossinsel werden Waren nicht nur gelagert, sondern auch in jeglicher Form bearbeitet und ausgeliefert. Während das im Eigentum der Gruppe befindliche Gelände immer wieder gern von



Der Außentank neben der Halle

Filmteams als Location genutzt wird, geht die Betriebsleitung mit der Zeit und investiert immer wieder in neue Anlagen wie die der Druckentwesung.

„Wir haben hier in Hamburg ein neues Angebot geschaffen, nachdem uns die Notwendigkeit in diesem Segment bewusst geworden war“, berichtet Geschäftsführer Guido Mönke. Einige Firmen vor allem aus der Lebensmittelindustrie hätten bereits eine derartige Anlage, nutzten sie allerdings nur für ihre eigenen Zwecke. Diese hier sei indes für alle Betriebe nutzbar. „Manche Kunden warten dabei nicht erst, bis ein Befall sichtbar ist, sondern nutzen das Angebot auch vorsorglich, um sicher zu gehen, dass die Ware einwandfrei ist.“

Text: Matthias Soyka



Bernd Themann,
Geschäftsführer



Guido Mönke,
Geschäftsführer

Ein Gesetz mit Lücken und Tücken

Der Mindestlohn bringt vor allem für Speditionen in reichlich Schwierigkeiten

Seit Anfang des Jahres ist das Mindestlohngesetz (MiLoG) in Kraft und bereits heute steht fest, dass das Gesetz weder vollständig durchdacht, noch sauber ausgearbeitet worden ist. Und wer wüsste das besser als die Logistikbranche. Denn das MiLoG hat insbesondere für Speditionen und Frachtführer erhebliche Auswirkungen mit sich gebracht, und das nicht nur wegen der erheblichen Mehrarbeit in Bezug auf die im Gesetz verankerten Nachweis- und Dokumentationspflichten.



Fotos: SLH

Täglich fahren rund 30.000 Laster in den Hamburger Hafen – viele davon kommen aus dem Ausland

Gerade hinsichtlich solcher Berufskraftfahrer, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, bestehen nach wie vor erhebliche Rechtsunsicherheiten. Der Gesetzgeber hat nämlich nicht klargestellt, ob z.B. auch nur kurzfristige Fahrten durch das Inland vom Mindestlohn betroffen sind. Ganz zu schweigen von der Frage, ob der Mindestlohn auch im grenzüberschreitenden Transitverkehr Anwendung findet.

Anwendung auf jeden Arbeitnehmer im Inland

Die Besonderheit des MiLoG liegt nämlich darin, dass es grundsätzlich auf jeden Arbeitnehmer ange-

wendet werden soll, der im Inland beschäftigt wird. Und das gilt auch für ausländische Arbeitnehmer in Speditionen. Wenn deren Tätigkeitsschwerpunkt in Deutschland liegt, ist die Anwendung des MiLoG unproblematisch zu bejahen. Aber Berufskraftfahrer sind häufig nicht schwerpunktmäßig in einem Land beschäftigt, sondern – sofern sie in ganz Europa eingesetzt werden – in einer Vielzahl von Staaten unterwegs.

Derzeit ist wohl davon auszugehen, dass Berufskraftfahrer für die Zeit, die sie in Deutschland verbringen, den Mindestlohn erhalten müssen. Dieses wird allerdings mit schwierigen Abrechnungsfragen verbunden sein, da

ermittelt werden muss, wie viel Zeit der Kraftfahrer im Inland verbracht hat. Auch muss der genaue Zeitpunkt des Verlassens der Bundesrepublik Deutschland bestimmt werden können. Es wird abzuwarten sein, ob die Gerichte das MiLoG auch für Kraftfahrer aus dem Ausland anwenden, die sich nur kurz oder auf Transitfahrten im Inland bewegen. Denn man könnte durchaus annehmen, dass ein Berufskraftfahrer im Inland überhaupt keine Beschäftigung ausübt, wenn er nur auf einer Transitfahrt ist.

Derzeit ist wohl davon auszugehen, dass Berufskraftfahrer für die Zeit, die sie in Deutschland verbringen, den Mindestlohn er-

halten müssen. Dieses wird allerdings mit schwierigen Abrechnungsfragen verbunden sein, da ermittelt werden muss, wie viel Zeit der Kraftfahrer im Inland verbraucht hat. Auch muss der genaue Zeitpunkt des Verlassens der Bundesrepublik Deutschland bestimmt werden können. Es wird abzuwarten sein, ob die Gerichte das MiLoG auch für Kraftfahrer aus dem Ausland anwenden, die sich nur kurz oder auf Transitfahrten im Inland bewegen. Denn man könnte durchaus annehmen, dass ein Berufskraftfahrer im Inland überhaupt keine Beschäftigung ausübt, wenn er nur auf einer Transitfahrt ist.

Haftung auch für Subunternehmer

Für die deutsche Speditions- und Logistikbranche, in der bereits vor dem Inkrafttreten des MiLoG Löhne oberhalb von 8,50 Euro gezahlt wurden, wäre das alles kein Problem, wenn es da nicht den Verweis des § 13 MiLoG auf § 14 des

Arbeitnehmer-Entsendegesetzes (AEntG) gäbe. Denn daraus resultiert, dass deutsche Spediteure für den Mindestlohn auch für von ihnen beauftragte (ausländische) Unternehmer und weitere beauftragte Subunternehmer haften. In vielen Fällen entsteht so ein unkalkulierbares Risiko, denn eine sichere Kontrolle aller Auftragnehmer entlang der Lieferkette ist in den meisten Fällen nicht zu leisten.

Keine einheitlichen Freistellungserklärungen

Zurzeit behilft sich die Branche damit, dieses Haftungsrisiko durch sogenannte Freistellungserklärungen zumindest einigermaßen in den Griff zu bekommen. In diesen ist mehr oder minder detailliert geregelt, welche Verpflichtungen beauftragte Unternehmen nach dem MiLoG einhalten müssen. Zudem wird den beauftragten Speditionen gewissermaßen die Haftung für jegliche denkbaren Verstöße gegen das Mindestlohngesetz



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

aufgelegt. Aber die Probleme mit solchen Freistellungserklärungen fangen schon damit an, dass jede Spedition oder jeder Auftraggeber seine eigenen Formulierungen benutzt, woraus Regelungslücken entlang der Lieferkette entstehen können. Zudem ist es aufgrund der unklaren Regelungen des MiLoG schwierig, Freistellungserklärungen rechtssicher zu formulieren. Abgesehen davon nutzt auch die sicherste Freistellungserklärung eines beauftragten Unternehmens nichts, wenn dieses insolvent ist oder seinen Sitz im Ausland hat und Ansprüche dort eingeklagt und durchgesetzt werden müssten.

Der Staat muss hier dringend nachbessern

Was also bleibt? Sofern die gesetzliche Auftraggeberhaftung nicht korrigiert wird, müssen Transit- und grenzüberschreitende Transporte vom Mindestlohn ausgenommen werden. Hier muss der Gesetzgeber wieder einmal nacharbeiten.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



Deutsche Spediteure haften auch für ausländische Subunternehmer

Bei denen piept's ja!

In der „Sylter Bude“ tun akustische Signale am Tisch kund, wenn das Essen fertig ist

Im Herzen Hamburgs, genauer gesagt, im Umfeld des ehrwürdigen Rathauses, gibt es eine ganze Reihe von Bürokomplexen und Einkaufspassagen und somit mittags durchaus hungrige Hanseaten sowie Touristen, die nach einer schmackhaften Nahrung verlangen. Und da es nicht in allen Bürokomplexen Kantinen oder Mittagstische gibt, haben sich im City-Bereich etliche mehr oder weniger exklusive Restaurationen angesiedelt, in dem für den eiligen Gast das ein oder andere auf den Teller gezaubert wird. Eine noch ziemlich neue Lokalität ist die „Sylter Bude“ gegenüber der Haspa-Zentrale.



Innen viel Holz und Leder



Der Eingang ist genau gegenüber der Haspa-Zentrale



Alarm! Essen ist fertig!



Currylummel satt

Noch vor nicht allzu langer Zeit firmierte hier die „Sylter Milchbar“, wie man am fast noch identischen Interieur erkannt. Doch nun hat der Betreiber gewechselt, und Milch gibt es allenfalls im Milchreis, der als eines der leichten Essen für 3,50 (mit Zimt und Zucker) bis 5,50 Euro (mit Pflaumenkompott) feil geboten wird. Doch der Reihe nach. Wer mittags hier hineindrängt, muss sich zunächst einmal am Tresen anstellen. Eine Karte gibt es nicht, nur diverse Tafeln, auf denen mit Kreide die Tagesgerichte geschrieben stehen. Wer sich für eines der Mittagsgerichte entscheidet, die nicht teurer als 8,90 Euro

sind (sofern man nicht den Salat mit den gebratenen Garnelen begehrt), erhält dazu vorweg zwei Scheiben Weißbrot mit einem Quarkdip und posthum einen Espresso.

Gezahlt wird unmittelbar nach der Bestellung. Dabei bekommt man einen etwa Toastbrot-scheiben großen Plastikdeckel in die Hand gedrückt, der anfängt zu piepen, wenn das Essen fertig ist, wie uns erklärt wird. Wer im Erdgeschoss keinen Platz an den vielen Bistrotischen findet, sollte es noch einmal eine Etage tiefer probieren. Dort ist nicht nur reichlich Platz, sondern man hat auch einen direkten Blick in einen der Fleete der Stadt.

Die Tische sind nicht sonderlich groß, dafür die Stühle Kunstlederbezogen und sehr bequem. Wir haben uns für zwei Klassiker entschieden: Currywurst mit Pommes frites für 6,45 Euro und Kartoffelpuffer mit Lachs und Sylter Dip für 8,50 Euro. Wer's nicht so mächtig mag, kann auch für 4,90 Euro eine Kartoffelsuppe oder eine Möhren-Ingwer-Suppe schlürfen. Sehr appetitlich sah auch der falsche Hase mit Rahmwirsing und Kartoffeln (6,90 Euro) aus, den wir leider zu spät entdeckten.

Egal, schon surrt und piept es und wir eilen zum Tresen. Die Portionen sind üppig und

schmecken lecker. Einzig vor überbackenen Nudeln sei hier gewarnt. Die Cannelloni waren innen sehr matschig und außen etwas eingetrocknet. Wer sich aber mehr für die norddeutschen Spezialitäten oder einen der vielen Salate erwärmen kann, ist hier für schmales Geld gut bedient.

Text: Nils Knüppel

Sylter Bude

Großer Burstah 1
20457 Hamburg

Tel: 040 22 60 13 31

Fax: 040 21 99 09 72

www.sylter-bude-hamburg.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Fr. 9 bis 18 Uhr

Sa. und So. 10 bis 17 Uhr

Wer ist der Maulwurf?

Pierce Brosnan wird als „The November Man“ vom Geheimdienst reaktiviert



Fotos: Universum Film

Wo er war, lebt nichts mehr – ganz wie im November: Pierce Brosnan als Deveraux

Pierce Brosnan ist wieder da, und zwar als Geheimagent mit lockerer Schusswaffe. Gute zwölf Jahre, nachdem er in „Stirb an einem anderen Tag“ zum letzten Mal für seine Majestät unterwegs war, stellt der mittlerweile zum Charaktermimen gereifte Ire erneut einen Spion dar. Doch so charmant wie damals ist er nicht mehr...

Peter Deveraux (Brosnan) ist der „November Man“. Den Spitznamen hatte man ihm zur aktiven Zeit bei der CIA gegeben, denn wo er war, lebte nachher nichts mehr. Bereits im Ruhestand wird er für eine Maulwurfsjagd reaktiviert. Das Problem: Sein ehemaliger Musterschüler David Mason (Luke Bracey) scheint in das Komplott verwickelt zu sein, welches es aufzudecken gilt. Und der macht gnadenlos Jagd auf den alten Mentor,

der seinerseits versucht, die wichtige Zeugin Alice (Olga Kurylenko) vor den immer neuen Anschlägen zu schützen.

Nicht so charmant wie einst als 007

Kann schon sein, dass man schnell mal den Faden verliert, so schnell hetzt Regisseur Roger Donaldson („No Way Out“, „Pakt der Rache“) seine Protagonisten durch den verworrenen Plot. Aber zügiges Geschichtenerzählen im

Agentenmilieu ist man seit den Bourne-Filmen ja gewohnt. Weniger gewohnt ist man, dass Brosnan nicht so sympathisch rüberkommt wie gewohnt, denn sein „November Man“ ist streckenweise ein echter Kotzbrocken, der nicht selten zu unschönen Mitteln greift, um sein Ziel zu erreichen. Trotzdem ist der Thriller für einen kurzweiligen Filmabend mit Blei und Niveau durchaus zu empfehlen.

Text: Dr. Martin Soyka



Sexy: Alice ist in Gefahr



Falsche Geste



Ab 6. März im Handel

Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG :



Folker Kielgast ist Nachfolger des in den Ruhestand gegangenen Hans-Joachim Uhlendorf als Technischer

Geschäftsführer. Er war seit dem 1. November 2008 Technischer Leiter und Prokurist der JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG. Der Diplom-Ingenieur mit der Fachrichtung Vermessungswesen verfügt über mehr als 30 Jahre Berufserfahrung bei der Realisierung von Infrastruktur-Großprojekten. Er war als Niederlassungs- und Bereichsleiter bei den Bauunternehmen Strabag Bau AG und Züblin AG tätig und betreute diverse Großprojekte wie zum Beispiel

Tunnelprojekte der Nürnberger U-Bahn und den City Tunnel Leipzig, die Marienbrücke in Dresden, den Bahnhof Dresden Neustadt/Mitte sowie den Umbau des Eisenbahnknotens Erfurt.

Hafen Hamburg Marketing e.V.

Die Marketing-Organisation des Hamburger Hafens hat an sich sieben Positionen neu aufgestellt: Julia Delfs, zuvor Assistentin des Vorstands, verstärkt den Bereich Kommunikation und Information. Die gelernte Kommunikationswirtin wird vor allem für Pressearbeit und Publikationen zuständig sein. Die Position der Assistentin des Vorstands hat Katharina Weidemann übernommen. Stefan Breitenbach ist zum Leiter der Abteilung Projektentwicklung aufgestiegen.

Senior-Projektmanagerin Adina Cailliaux wird künftig als Stellvertreterin agieren. Neu in der Abteilung ist Johannes Betz. Der ausgebildete Schifffahrtskaufmann war seit 2004 im Bereich Transportdisposition bei NYK Line (Deutschland) GmbH tätig. Sandra Kunze, Mitarbeiterin im Bereich Kommunikation und Information, übernimmt künftig für den Bereich Projektentwicklung die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Zudem wird sie weiterhin die Organisation der Besuchergruppen verantworten. Mathias Schulz, Projektmanager Messen, übernimmt ab sofort die Leitung für den Bereich „Marktentwicklung Übersee/Sonderprojekte Vorstand“. Er verantwortet den neuen Aufgabenbereich in enger Abstimmung mit den HHM-Repräsentanten in Hongkong, Shanghai, Seoul und Mumbai.

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
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 2014

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

8. April 2015



Lübecker Hafen leicht im Plus

Lübeck – 2014 hat der Lübecker Hafen erstmals wieder seit vier Jahren ein leichtes Plus verzeichnet. Der Gesamtumschlag kletterte um 0,3 auf 26,3 Millionen Tonnen. Besonders positiv habe sich das Baltic Rail Gate entwickelt, so LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens, von wo aus insgesamt 88.000 Einheiten im Intermodalverkehr abgewickelt wurden. Wöchentlich fahren zwölf Züge nach Duisburg und elf nach Ludwigshafen. Der Umschlag an Lastwagen und Trailern nahm um zwei Prozent auf 711.000 zu. Dagegen war das Papiergeschäft um zwei Prozent weiter rückläufig. Das Segment bleibt in diesem Jahr schwierig. Der finnische Papierhersteller UPM hat angekündigt, seine jährlich 420.000 Tonnen Fracht nach Rostock umzurouten.

Schleswig-Holsteins Häfen legen zu

Kiel – In den schleswig-holsteinischen Häfen wurden 2014 insgesamt 51,3 Millionen Tonnen Ladung umgeschlagen. Dies entspricht einer Steigerung von 1,8 Prozent oder knapp 1 Million Tonnen im Vergleich zum Vorjahr. Damit bestätige sich das im schleswig-holsteinischen Hafenentwicklungskonzept prognostizierte kontinuierliche und solide Wachstum, so der Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen. Die Prognosen im Hafenentwicklungskonzept erwarten bis zum Jahr 2025 eine Gesamtumschlagmenge von

mehr als 70 Millionen Tonnen. Der umschlagstärkste Hafen des Landes bleibt Lübeck mit einem Anteil von etwa 50 Prozent an der Gesamtumschlagmenge, vor Brunsbüttel (22 Prozent) und Kiel (zwölf Prozent). Ein starkes Wachstum im Vergleich zum Vorjahr konnte auch der im Nord-Ostseekanal gelegene Schwerlasthafen Rendsburg Port verzeichnen.

ECL verdoppelt Bahnumschlag



Hamburg – Jahr 2014 hat die European Cargo Logistics GmbH (ECL) rund 37.000 Trailer und Container mit ihren intermodalen Zugverbindungen von der Straße auf die Schiene gebracht. Das waren mehr als doppelt so viele Einheiten wie noch im Jahr zuvor. Dabei konnten alle intermodalen Verbindungen der ECL Zuwächse verzeichnen. Im 10. Jubiläumsjahr des Verona-Shuttles wurden rund 20 Prozent mehr Einheiten zwischen Lübeck-Travemünde und Italien transportiert, auf dem Ruhr Shuttle nach Duisburg (mit dreimal wöchentlichem Anschluss an Triest oder die spanische Grenze) sowie dem Rhein-Neckar Shuttle nach Ludwigshafen hat ECL jeweils verdoppelt so viele Einheiten transportiert wie noch im Jahr 2013.

Oberelbe-Häfen melden zweitbestes Jahr

Dresden – Der Hafenverbund Sächsische Binnenhäfen Oberelbe (SBO) schloss 2014 mit dem zweitbesten Ergebnis seiner Geschichte ab. Insgesamt wurden in den sechs Häfen 2,85 Millionen Tonnen (+ 6,8 Prozent) umgeschlagen. Davon entfielen 311.000 Tonnen (-37,6 Prozent) auf Binnenschiffe, 758.000 Tonnen (+ 16,4 Prozent) auf Eisenbahnen und der Rest auf Lkws. Das deutliche Minus im Binnenschiffbereich ist auf anhaltendes Niedrigwasser zur Jahresmitte zurückzuführen. Um über elf Prozent auf 41.800 TEU stieg dagegen der Containerumschlag in Riesa. Im Bahnverkehr legten vor allem Torgau (+ 55 Prozent), Riesa (+ 25 Prozent) sowie Roßlau und Lovosice (jeweils + 20 Prozent) zu.

Neun Prozent mehr Speditions-Azubis

Hamburg – Im vergangenen Jahr begannen 525 Schulabgänger eine Ausbildung in der Fachrichtung Spedition und Logistikdienstleistung. Das entspricht einem Plus von neun Prozent. Für den Verein Hamburger Spediteure nimmt die Hansestadt damit den Spitzenplatz in Deutschland ein. Im Bund stagniert die Gesamtzahl der Ausbildungsverträge bei 5.427 (+ 0,3 Prozent). Im Bereich der Möbelspediteure waren dagegen auch in Hamburg 2014, ebenso wie in den Vorjahren, die Ausbildungszahlen leicht rückläufig.



Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Spedition
Forwarding

Transport
Transport

Lagerhaltung
Storekeeping

Kommissionierung
Picking

Zollabfertigung
Customs clearance

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

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

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