

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Erst Elbvertiefung dann Elbverbreiterung?

Interne Studie hält Umschlagsziel für derzeit unerreichbar



Foto: HHM D. Hasenpusch

Die einzige bislang bestehende Begegnungsbox ist bei Glückstadt und gut 3,5 Kilometer lang

Nach außen hin verbreiten die Verantwortlichen der Hamburger Hafenwirtschaft großen Optimismus. Die Umschlagszahlen sind gestiegen, das Ziel, im Jahr 2025 bis zu 25 Millionen TEU umzuschlagen, ist nach der Fahrrinnenanpassung greifbar nahe. Doch eine interne Studie der großen Terminalbetreiber HHLA und Eurogate kommt zu einem ganz anderen Schluss. Der Fluss ist schlicht zu schmal, um die Megacarrier im Begegnungsverkehr zu Deutschlands größtem Hafen zu tragen.

Die Studie simulierte die Summe aller möglichen Schiffsanläufe. Dabei wurden nicht einmal die ebenso großen Massengutfrachter berücksichtigt. Da entlang der fast 100 Kilometer langen Revierfahrt auf der Elbe nur zwei Begegnungsstellen bei

Glückstadt und Wedel existieren werden, dürfen, so lange einer der über 60 Meter breiten Containerfrachter flussaufwärts fährt, keine anderen Schiffe dieser Größe in Gegenrichtung fahren und umgekehrt. In Fahrtrichtung müssen die Schiffe zudem

einen Mindestsicherheitsabstand von 800 Metern einhalten.

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass selbst bei optimalen Witterungsbedingungen nicht einmal 20 Millionen TEU Hamburg erreichen bzw. verlassen könnten.

Seite 3

Trendwechsel

Die USA und Russland sind neuerdings die Wachstumstreiber des Umschlags im Hamburger Hafen. **S. 4**

Startlöcher

Rund um den JadeWeserPort siedeln sich ungeachtet der Schwierigkeiten neue Betriebe an. **S. 6**

Beständigkeit

Das Traditionsunternehmen Bock & Schulte bedient mit einer neuen Big-Bag-Anlage Großkunden besser. **S. 10**

GROMEX
DichtungHaus





Liebe Leserin, liebe Leser,

es bleibt dabei: Großprojekte stehen in Deutschland unter keinem guten Stern. Am JadeWeserPort kamen vier weitere der weltgrößten Containerbrücken an. Doch an Land wollte sie der Betreiber Eurogate nicht holen, weil die Versicherung den Schutz verweigerte, solange die Kaimauer schadhaft ist.

Doch das ist im Vergleich zum neuen Berliner Flughafen Kindergarten. Dort kam der Brandschutz nicht durch den TÜV. Die Eröffnung wurde abermals um ein dreiviertel Jahr verschoben. Ein Armutszeugnis, schließlich spielen sich die Probleme hier nicht in 20 Metern Wassertiefe ab, sondern überirdisch.

Unterirdisch ist dagegen so manche Reaktion aus der Politik auf solche Pannen. Aus Niedersachsen hieß es, Eurogate wolle den Start des neuen Terminals in Wilhelmshaven nur hinauszögern, weil die Anlagen in Bremen nicht ausgelastet seien. Die haben aber gerade ein Umschlagplus von 13,6 Prozent hingelegt. Ab und an sollten sich die Verantwortlichen mal mit den Fakten beschäftigen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



| | |
|-------------------------|-------|
| Aktuelles | Seite |
| Elbverbreiterung | 3 |
| Quartalszahlen Hamburg | 4 |
| Schiffbauer auf Ökotrip | 5 |



| | |
|------------------------------|-------|
| Wirtschaft | Seite |
| Ansiedlungen bei Jade Bay | 6 |
| Ancotrans sucht Bleibe | 8 |
| Bock & Schulte baut aus | 10 |
| Ramsauer im Hafen-Klub | 12 |
| Smits in der Höhle des Löwen | 14 |
| Offshore-Windcluster | 16 |



| | |
|-------------------------|-------|
| Recht & Geld | Seite |
| Kinderbetreuung | 18 |



| | |
|--------------------------|-------|
| Lifestyle | Seite |
| Hamburger Zigarrenkontor | 20 |



| | |
|------------------|-------|
| DVD Drive | Seite |
| | 21 |

| | |
|-------------------------|-------|
| Personal | Seite |
| Veränderungen in Firmen | 22 |

| | |
|------------------|----|
| Impressum | 22 |
|------------------|----|

| | |
|------------------------------|-------|
| Meldungen | Seite |
| Wichtiges aus Stadt und Land | 23 |

Kommt auch das CTS auf den Prüfstand?

Zusätzliches Containerterminal womöglich überflüssig

Die zu geringe Breite der Elbe und die damit verbundene Limitierung der Containerströme könnte auch direkten Einfluss auf den Hafentwicklungsplan nehmen, der derzeit noch in der Abstimmung ist. Wie es aus Kreisen der Hafengewirtschaft heißt, hat die Vorlage der HHLA/Eurogate-Studie in der Wirtschaftsbehörde für Ratlosigkeit gesorgt.

Im Hafentwicklungsplan hat sich die Behörde bislang bemüht, den Bau des geplanten Centralterminals Steinwerder mit einer „Prognose“ des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen (ISL) zu begründen, das in einer konservativen Rechnung von 25 Millionen TEU im Jahr 2025 ausgeht. Doch auch diese Darstellung ist bereits geschönt, da tatsächlich in der Studie nur von einem „Potenzial“ die Rede ist. Jedoch wurden bereits etliche Betriebe verlagert, anderen hat die HPA bis zum Jahresende gekündigt. Abfindungen in dreistelliger Millionenhöhe flossen.

Auch 25 Millionen TEU auf Terminals realisierbar

Weitere Nahrung, dass ein zusätzliches Containerterminal obsolet sein könnte, selbst wenn die Elbe noch



Nur im Hamburger Hafen kann man noch den großen Pötten ausweichen

verbreitert werden würde, geben die ansässigen Terminalbetreiber mit einer weiteren Berechnung. Sie können mit ihrem derzeitigen Equipment nach Abschluss aller Um- und Erweiterungsbauten rund 20 Millionen TEU im Jahr abfertigen. Sollten sie jedoch neue Van-Carrier anschaffen, die nicht nur drei Container übereinander stapeln können, sondern vier, könnten HHLA und Eurogate in der Tat 25 Millionen TEU auf ihren bestehenden Terminals umschlagen.

Natürlich muss man bei all dem berücksichtigen, dass die beiden Platzhirsche keinerlei Interesse

an einem dritten Terminalbetreiber und somit zusätzlicher Konkurrenz in Hamburg haben. Doch auch handfeste Argumente sprechen gegen eine Umgestaltung des Mittleren Freihafens. Einerseits gibt es massive ökologische Bedenken, die einzige seitliche Verbindung zum Reiherstieg und den letzten verbliebenen verästelten Bereich der Elbe zuzuschütten. Zum anderen sind im Hafentwicklungsplan keine zentralen Bereiche für die Entsorgung der Seeschiffe vorgesehen. Bislang wurde dies hauptsächlich von der Firma Eckelmann übernommen, die nun aber

dem CTS weichen soll. Bislang ist unklar, wo sie mit ihren Dutzenden Wasserfahrzeugen hin soll.

Ein HPA-Sprecher sagte zu den Berechnungen, dass die Hafenbehörde weiter davon ausgeht, dass bei einem Feederanteil von weiterhin 25 Prozent die Elbe in ihrer Kapazität ausreichen dürfte. Selbst wenn noch größere Schiffe von über 21.000 TEU Fassungsvermögen gebaut werden, die nicht mehr in ihrer Länge, sehr wohl aber in ihrer Breite wachsen würden. Somit gebe es auch keinen Anlass, von den bisherigen Planungen abzuweichen.

Text: Matthias Soyka

Trendwende in Hamburg

Amerika und Ostseestaaten plötzlich Wachstumstreiber

Der Hamburger Hafen hat zwar im ersten Quartal nicht ganz so viel Güter umgeschlagen wie gehofft, steht aber deutlich besser da, als der Rest der Konkurrenz. 32,6 Millionen Tonnen (+3,8 Prozent) waren es, bei den Containern gingen sogar 2,2 Millionen TEU (+5,2 Prozent) über die Kaikante. Dagegen hatte Hauptkonkurrent Rotterdam einen Rückgang von 3,9 Prozent zu verzeichnen. Nur die wesentlich kleineren Anlagen in Bremerhaven (+13,6 Prozent), die einen großen Fernost-Dienst Hamburg abjagen konnten, und Le Havre (+21 Prozent) hatten einen verhältnismäßigen größeren Anstieg vermeldet.

Hamburg hat also ein paar Marktanteile zurück gewonnen. 22,6 Prozent sind es nun. Allerdings ist man von den Vorkrisenzahlen immer noch ein Stück entfernt. Erstmals aber ist eine leichte Trendwende zu verzeichnen. Das Wachstum wurde nicht mehr von den sonst dominierenden Handelspartnern in Fernost generiert, wo die Zahlen um 4,7 bzw. 9,8 Prozent zurück gingen. Wachstumstreiber waren erstmals die Ostseestaaten und Nordamerika, allen voran die USA. Der Umschlag verdoppelte sich hier, so dass die Vereinigten Staaten plötzlich zum viertwichtigsten Handelspartner des Hamburger Hafens aufstiegen. Russland behauptete Platz zwei mit einem stolzen Plus von einem Drittel. Stark auch der Handel mit Polen (+30,2 Prozent) und Schweden (+16,7 Prozent).

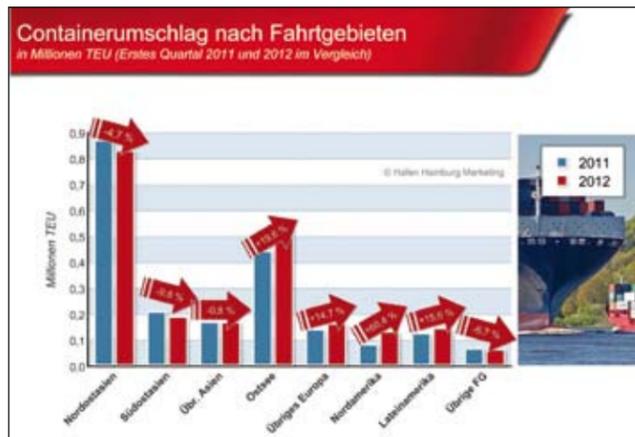
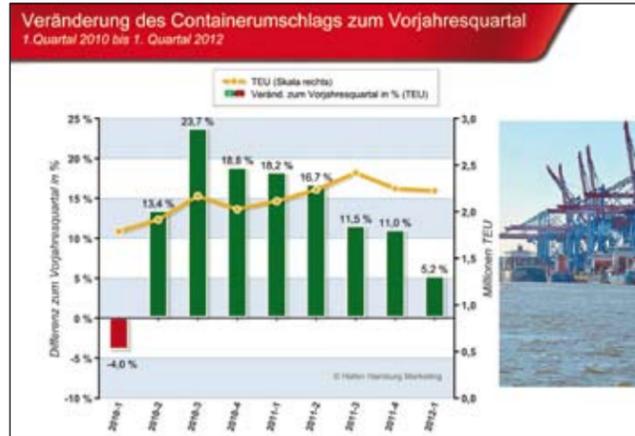
Schwache Segmente von starken ausgeglichen

Erfreulich auch, dass der Export stärker stieg (+5,8 Prozent) als der Import (+2,4 Prozent). Die positive Bilanz geht freilich nicht durch alle Sparten. Der Massengutumschlag verringerte sich um 4,8 Prozent, wobei vor allem Suggut wie Getreide

(-9,7 Prozent) und Flüssigware (-14,8 Prozent) schwächer ausfielen, der Leercontainerbereich sank um 13,4 Prozent. „Das Ergebnis zeigt, dass der Universalhafen Hamburg Schwächen in dem ein oder anderen Segment durch andere ausgleichen kann“, freute sich Hafen Hamburg Marketing-Chefin Claudia Roller.

HPA-Chef Jens Meier betonte, dass der Hafen derzeit exzellent aufgestellt sei. Besonders die Hafenbahn fahre von einem Rekordergebnis zum nächsten. 2,1 Millionen TEU wurden im vergangenen Jahr in und aus den Hafen bugsiert, das wesentlich größere Rotterdam schaffte dagegen nur 810.000 TEU. In den nächsten Wochen werde laut Meier eine neue Software (TransPORT Rail Basic) in Betrieb genommen, die eine vollautomatische Erfassung der 97 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die 80 Betriebe mit Gleisanschluss im Hafen anfahren, ermöglicht. Dadurch könne jeder Waggon mit seiner Ladung und dem Zielterminal registriert werden, was zu einer besseren Koordination von Einzelwaggons und einem größeren Verkehrsfluss führen solle.

Text: Matthias Soyka



Schiffbauer hoffen auf Ökoschub

Windkraft und Nachrüstungen für Secas könnten Aufträge bringen

Die deutschen Schiffbauer stecken noch mächtig in der Krise. Besonders die zweite Hälfte des vergangenen Jahres blieb hinter den ohnehin schon gedämpften Erwartungen zurück. Immerhin wurden noch Schiffe im Wert von 3 Milliarden Euro bestellt, aber dabei handelte es sich nur um 28 Einheiten (56 Prozent Passagierschiffe, 15 Prozent Yachten, 16 Prozent nicht Fracht tragende Schiffe). Dabei ist quasi kein einheimischer Auftraggeber mehr zu finden. Hoffnung keimt bei den Werften allenfalls durch die Offshore-Windkraft und die schärferen Emissionsgrenzwerte für Schwefel in den Secas Nord- und Ostsee auf.

Allerdings verhalten sich gerade hier die Reeder noch zurückhaltend. Anfang 2015 soll der zulässige Höchstwert für Schwefelemissionen in den Secas auf 0,1 Prozent sinken. Den Reedern bleibt dann nur übrig, entweder bis zu 40 Prozent teurere Destillate zu bunkern oder die Maschinen mit Wäschern nachzurüsten. Die Technik, so der Hauptgeschäftsführer des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) Werner Lundt, sei vorhanden. Man könne ein Trockenverfahren anwenden, bei dem am Ende Kalk als Rückstand übrig bleibt, oder ein nasses Verfahren, bei dem anschließend noch das Wasser an Bord geklärt werden müsste. Je nach Schiff dürfte die Nachrüstung zwischen 1 und 4 Millionen Euro kosten – und natürlich Platz.

Klare Worte aus der Politik wären nötig

Nicht nur deswegen und wegen der Kosten scheuen die Reeder die anstehenden Arbeiten, die etwa zwei bis drei Wochen in Anspruch nehmen würden. Schließlich waren die Frachtraten in der zweiten Jahreshälfte 2011 dramatisch abgestürzt und haben sich erst jetzt wieder erholt. Dies gilt jedoch nicht für die angeschlagenen Finanztöpfe der Reeder.



Reparaturen zählen zunehmend zu den Haupteinnahmequellen der Werften

Vielmehr glaube man laut Lundt offenbar in Schifffahrtskreisen noch nicht so recht, dass die von der Welt-schifffahrtsorganisation IMO schon im Jahre 2008 einstimmig verabschiedete Regelung wirklich in Kraft tritt. „Wir erhoffen uns da von der Politik klare Worte“, so Lundt.

Die Zahl der Neubauablieferungen betrug 2011 nur noch 31 Schiffe mit einem Gesamtgewicht von 442.000 Tonnen und einem Wert

von 2 Milliarden Euro. Das ist weniger als halb so viel wie noch 2010. Wesentliche Stütze der gesamten Branche ist die Marine, die mit Neubauten und Reparaturen im Werte von 1 Milliarde Euro immerhin ein Fünftel des Gesamtumsatzes trägt.

Die deutschen Werften wollen sich weiter im Spezialschiffbau positionieren und hoffen dabei weiter auf die Offshore-Windkraft. Da an Errichterschiffen insgesamt nicht einmal zehn

Einheiten benötigt werden, richtet sich das Hauptaugenmerk auf die Material- und Wartungsschiffe, die wesentlich größeres Neubau-Potenzial versprechen.

Deutlich positiver sehen dagegen die Marktsegmente Binnenschiffbau, Zulieferindustrie und Meerestechnik aus. Vor allem im letzten Bereich kommen auch wieder positive Einflüsse aus der Windkraft mit ins Spiel.

Text: Peter Glaubitt

Auch JadeBay setzt nun auf Windkraft

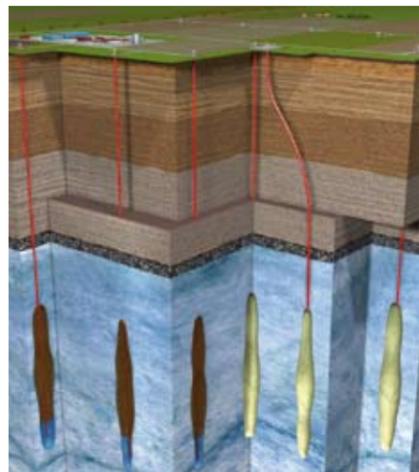
550 neue Arbeitsplätze in Nordenham und Wilhelmshaven

Ungeachtet der Missklänge um die schadhafte Kaimauer am JadeWeserPort laufen jenseits des Terminalbereichs die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme auf Hochtouren. Nach der Nordfrost GmbH, die sich bereits im vergangenen Jahr in der JadeBay niederließ, folgen nun weitere namhafte Betriebe. Und auch in der Windenergie will sich Wilhelmshaven stärker positionieren.

Die JadeBay GmbH, die neben der Stadt Wilhelmshaven auch die Landkreise Wesermarsch, Friesland und Wittmund vermarktet, arbeitet gezielt mit der Seaports of Niedersachsen GmbH und NPorts zusammen, um für die Hafendorte Wilhelmshaven, Nordenham und Brake für die On- und Offshore-Windbranche zu werben. Erste Erfolge zeigen sich bereits. Ab 2014 werden die Dillinger Hütte in Nordenham und die Jade Werke GmbH in Wilhelmshaven Gründungskomponenten für die Windgeneratoren auf Hoher See bauen. 550 Arbeitsplätze entstehen.

Weitere Investoren aus China und Japan stehen bereit

Das saarländische Stahlunternehmen Dillinger Hütte wird dabei stolze 135 Millionen Euro investieren. Auf 22 Hektar Fläche soll die neu gegründete Tochter Steelwind Nordenham ab 2014 bis zu 100 Meter lange und 1.000 Tonnen schwere Mono-



Salzstöcke zur Gaslagerung



Der JadeWeserPark liegt unmittelbar an der Autobahn dicht hinter dem Terminal

piles produzieren. Hinter der Jade Werke GmbH steht die chinesische Jiangsu Hantong Group, die für 50 Millionen Euro eine 260 Meter lange und 45 Meter Hohe Halle bauen will. „Weitere Engagements auch internationaler Investoren im Cluster der Energiewirtschaft zur Erzeugung von Erneuerbaren Energien sind wahrscheinlich“, sagt Frank Schnieder, Marketing-Chef bei JadeBay. Hauptsächlich stammen sie aus Korea, China und Japan.

Im Energiemarkt kommt auch ein natürlicher Vorteil der JadeBay-Region zum Tragen. Die geologische Besonderheit hunderter Meter hoher Salzstöcke haben sie zu einer der weltgrößten unterirdischen Lagerstätten für Öl und Gas werden lassen. Der Anschluss an das nordeuropäische Pipelinennetz ermöglichte Wilhelmshaven ohnehin das Heranwachsen zum wichtigsten Importhafen für Rohöl in Deutschland und zu einem Dreh- und Angelpunkt der Energieversorgung in

Deutschland und den angrenzenden Ländern.

Paketdienst und Großbäcker lassen sich nieder

Auch der nachgelagerte JadeWeserPark füllt sich mit der nahenden Eröffnung des Terminals langsam. Als Erste hatte bereits im vergangenen Herbst die Hermes Gruppe zugesagt, hier eine Niederlassung zu gründen. Ab kommenden Oktober wird das Logistikzentrum auf 22.000 Quadratmetern seine Arbeit aufnehmen. Noch imposanter ist die Neuansiedlung der IGFP Ltd., die zum maltesischen Marcellus-Trust gehört. Sie will für einen Großbäcker, der neben Pizzen auch weitere Tiefkühlwaren produziert, bis zu 300 Millionen Euro in eine Großproduktionsanlage investieren.

Es gibt aber auch bereits etliche im konventionellen Sinne hafentypische Ansiedlungen. So wird mit dem Bremer Mittelständler Emigolz, der eine weitere Filiale für

JadeWeserPort eröffnet am 5. August

Die Eröffnung des ersten Bauabschnitts des JadeWeserPorts soll weiterhin am 5. August stattfinden. Bis dahin sollen die mittlerweile 175 Schlosssprengungen mit u-förmigen Stahlplatten zugeschweißt und einer insgesamt 600 Meter langen Betonwand mit Unterspülenschutz stabilisiert werden. Die Kosten werden auf 50 Millionen Euro beziffert. Betreiber Eurogate muss bis dahin mit einem 400 Meter kurzen Teilstück als Probebetrieb Vorlieb nehmen und schließt Verzögerungen bei der Inbetriebnahme einzelnen Terminalteile nicht aus.



Fotos: JadeBay

Am JadeWeserPort stehen bereits vier der weltgrößten Containerbrücken

Nutzfahrzeugreifen an der Einfahrt zum JadeWeserPort eröffnet, ein zusätzlicher Servicebetrieb demnächst die Arbeit aufnehmen. Und die südkoreanische Firma RA IN HO Co. Ltd. endmotiert 400 Meter von der

Kaikante entfernt Schwertransporter für den afrikanischen und südamerikanischen Markt. Große Bauteile kommen dabei per Schiff vom asiatischen Mutterkonzern und werden hier mit deutschem Antrieb, Hydraulik

und Elektronik versehen. Und wenn das Terminal erst einmal reibungslos läuft, ist man sich bei JadeBay sicher, werden die restlichen freien Flächen auch bald vergeben sein.

Text: Matthias Soyka

IGS Intermodal Container Logistics

Jetzt neu mit eigener Zugverbindung nach Aschaffenburg!



www.igs-intermodal.de

Eigene Verbindungen ab/zu den deutschen Seehäfen von/nach:

- Nürnberg (9x wöchentlich)
- Regensburg (8x wöchentlich)
- München (3x wöchentlich)
- Aschaffenburg (2x wöchentlich)

Weitere Anbindungen von/nach:

- Stuttgart, Ulm, Mannheim und Frankfurt/ Main

Eigenes Containerterminal in:

- Nürnberg/ Regensburg (CDN), München (CLM) und Aschaffenburg (TCA)

Services:

- Zustellservice im Inland
- Containerverkehr per Strasse im Nah- u. Fernverkehr ab HH/ BHV
- Trimodaler Containerumschlag an den Depotstandorten Nbg., Reg., Aschaffenburg

Bitte sprechen Sie uns an:

Thorsten Kowalski (Verkauf)
Tel.: 040/74 00 2- 119
t.kowalski@igs-intermodal.de



Fotos: Ancotrans

Öko-Lkws suchen neue Bleibe

Ancotrans rüstet seine Flotte auf und muss wegen des CTS umziehen

Die IVECO-Laster zeichnen sich durch ihre Vielseitigkeit aus: Seitlich abschwenken oder Container nach hinten abkippen ist kein Problem

Die dänische Lkw-Spedition Ancotrans gibt derzeit richtig Gas. Gerade erst hat die Hamburger Niederlassung fünf neue MAN efficient line angeschafft, die fünf ältere Zugmaschinen ablösen und bis zu 20 Prozent weniger Diesel verbrauchen. Zwischen 27 und 29 Liter auf 100 Kilometer sollen es sein, sagt Niederlassungsleiter Arne Kraeft. Gemessen an den dreiachsigen Mercedes Actros, die ebenfalls zum Fuhrpark gehören und zwischen 35 und 40 Liter schlucken, ist dies eine echte Ersparnis – auch der Umwelt zu liebe. Seit 2007 hat man den CO₂-Ausstoß pro Kilometer von 960 auf 890 Gramm reduziert.

Gleichzeitig schnellte nun der Umsatz von 2 Millionen Euro im Jahr 2009 auf 6 Millionen Euro im vergangenen Jahr in die Höhe. In diesem Jahr will Ancotrans bis zu 15.000

Containertransporte abwickeln, nach 12.000 im vergangenen Jahr und 10.500 in 2010. Rund die Hälfte aller Transporte findet dabei im Umkreis von 200 Kilometern rund um Ham-

burg statt, der Rest geht bis Frankfurt, Nürnberg oder sogar in die Schweiz und Österreich. Und schließlich hat mit Thomas Pernak, der von der Bremer EKB kam, bei Ancotrans gerade ein neuer Operation Manager angeheuert, der als absoluter Experte in Sachen Trucking gilt.

Konzept für die Umquartierung fehlt

Man könnte also zufrieden sein, mit den Zahlen sowie so, auch wenn der deutsche Markt als hart gilt. In Dänemark ist man längst Marktführer, anders als hier. Und doch etwas wurmt die Öko-Trucker: Zum Jahresende

muss die Niederlassung mit den neun Innendienstmitarbeitern und 19 Fahrern den Sitz im Mittleren Freihafen räumen, da hier das Centralterminal Steinwerder entstehen soll. Wo Ancotrans eine Bleibe finden wird, ist noch völlig unklar. „Natürlich wollen wir in Hafennähe bleiben“, betont Kraeft, schließlich sei man ja Stammkunde an den Terminals. Aber die Hamburg Port Authority habe bislang wenig Hoffnung gemacht. So schrecklich viel Platz braucht die Firma dabei gar nicht: 3.000 Quadratmeter für Fahrzeuge und Chassis sowie maximal 200 Quadratmeter für Büros würden reichen.



Der Stolz von Ancotrans: Die neuen MAN-Öko-Laster

„Ich vermisse ein Konzept für die Umquartierung der betroffenen Betriebe“, mahnt Kraeft an. Vieles laufe in Hamburg ohne langfristige Planung. Das Überholverbot auf der Köhlbrandbrücke beispielsweise führe dazu, dass täglich ab 13 Uhr Stau auf der Verbindung zwischen den beiden Hafenteilen herrscht. An den Terminals komme man zudem vom Regen in die Traufe. Mindestens eine Stunde am Tag stehe jeder Wagen im Schnitt an den Containerausgabestellen. In Rotterdam funktioniere die Abfertigung eindeutig besser. Mit Begeisterung würden regelmäßig montags morgens mit Schichtbeginn einstündige Softwareupdates in die Terminals eingespielt, woraufhin auch

erst einmal nichts mehr gehe. Immerhin werde man jetzt aber rechtzeitig darüber informiert, so Kraeft. Dennoch bleibe die Frage, warum derartige Arbeiten nicht am Wochenende stattfinden können.

Importfahrten leichter als in Gegenrichtung

Ungeachtet dessen hält Ancotrans Hamburg immer noch für die Stadt mit dem größten Potenzial. Zwar gibt es nach wie vor große Imbalancen zwischen Import- und Exportmengen, dennoch sei man hier zusammen mit den vielen Subunternehmern, die den Fuhrpark auf rund 60 Lkw anwachsen lassen, ein deutliches Stück voran gekommen. „Wir wären noch weiter, wenn es mehr



Neu im Team von Arne Kraeft: Thomas Pernack (l.)

Subunternehmer geben Würde“, meint Kraeft. 70 Prozent aller Fuhren gehen von der Hansestadt aus in den Süden, rund 30 Prozent aus den Westhäfen Rotterdam und Antwerpen.

All das wird von Hamburg aus organisiert, der südlichsten Niederlassung von Ancotrans, die noch in

Aarhus, Göteborg und Kopenhagen sitzt. 480 Lkw laufen im Konzern. Gut möglich, dass man irgendwann auch einmal ein weiteres Standbein in Rotterdam haben wird. Aber erst einmal muss die Hamburger Dependence eine neue Bleibe finden.

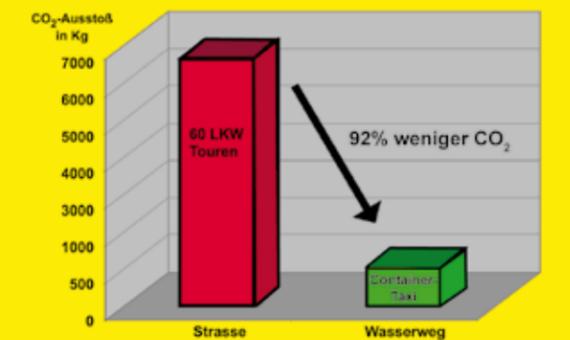
Text: Holger Grabsch

ECKELMANN GRUPPE

Transport mit Verantwortung



Vergleich CO₂-Ausstoß LKW-ContainerTaxi



Die Daten basieren auf einem CO₂-Ausstoß von 2,65 kg/Liter Diesel und einem Verbrauch von 100 Litern Diesel/Schleppstunde bzw. 21 Litern LKW-Diesel/Stunde. Die Transportdauer beträgt 2 Stunden pro LKW-/ContainerTaxi-Tour.

für Verkehrsentslastung und Klimaschutz

Carl Robert Eckelmann Transport u. Logistik GmbH - Reiherdamm 44 - 20457 Hamburg
Tel: 040 / 311 703 0 - Fax 040 / 311 703 33 - info@containertaxi.de - www.containertaxi.de - www.eckelmannag.de

So sehen Mühlen heute aus

Bock & Schulte siebt, mahlt und verpackt alle Arten von Schüttgut



Der Firmenchef an einer seiner Anlagen, die vor der Bearbeitung eines neuen Produkts akribisch gereinigt werden müssen

Im Großraum Hamburg gibt es eine ganze Reihe von Spezialbetrieben, die die Nähe zu Deutschlands größtem Hafen nutzen, um Importwaren zu bearbeiten oder zu veredeln. Einer davon ist die Bock & Schulte GmbH & Co. KG, die obwohl 80 Jahre alt, erst in zweiter Generation fest in Familienhand ist. Verkehrsgünstig am Ring zwei gelegen und nur einen Kilometer von der A1 entfernt, werden hier Schüttgüter aller Art gemahlen, gefiltert und/oder umverpackt.



Andreas Bock,
Geschäftsführer

In zwölf Hallen stehen rund 10.000 Quadratmeter Lagerfläche zur Verfügung. Die 25 Mitarbeiter erwirtschafteten 2011 rund 3 Millionen Euro Umsatz bei einem Umschlag von rund 70.000 Tonnen.

Natürlich spielen die Transportkosten heute eine große Rolle“, berichtet Andreas Bock. Nur so erklärt es sich, dass er eine Reihe von Kunden auch in Süddeutschland und Dänemark hat. Chemische Grundstoffe, die über den Hamburger Hafen importiert werden, können in einer der zwölf Hallen so bearbeitet werden, dass sie für den Kunden gebrauchsfertig sind. Denn aufgrund der knappen Rohstofflage werden die Produkte am Weltmarkt oft so eingekauft, wie sie schlicht zu haben sind. „Grundsätzlich möchte aber die Industrie heute

weder selbst dosieren oder gar sieben, möglichst nicht mal mehr auspacken“, erläutert Bock. „Hier kommen dann wir ins Spiel. Wir übernehmen Aufbereitung, Nachbearbeitung und die bedarfsgerechte Verpackung der Rohstoffe, so dass der Kunde weder Platz noch Maschinen vorhalten muss und sein Prozess nicht durch Staub und Schmutz beeinträchtigt wird.

Umfüllen, um Staub im Betrieb zu vermeiden

Denn der Umgang mit der mehr oder weniger pulverigen Ware staubt einfach.

Viele erzeugende Betriebe legen jedoch Wert auf ein sauberes Werksgelände, oft auch, um Produktionsprozesse durch Verunreinigungen nicht zu gefährden. Und so erfüllt Bock & Schulte Arbeiten aller Art und aller Größe für die Industrie. So kann es beispielsweise sein, dass Farbenhersteller Rohstoffe in Asien bestellen, da sie dort nur halb so viel wie in Deutschland kosten. Allerdings sind diese feinen Pulver oft nicht lupenrein. Und ein etwas größeres Korn reicht schon, um die Düse einer Farbmaschine zu verstopfen. Das Reinigen und der

Produktionsausfall sind erheblich teurer, als die Ware vorher einmal durch die Feinstsiebe bei Bock & Schulte zu schicken.

Doch manchmal ist die Sache erheblich einfacher. Es gibt beispielsweise Betriebe, die für ihre Produktion einer Charge nur Rohstoffe in 20-Kilo-Säcken verwenden. Allerdings sind diese bisweilen nur in 25-Kilosäcken zu haben. Auch hier kommen die Moorfleeter ins Spiel. Sie füllen die Ware in 20-Kilo-Säcke um. Der Kunde spart sich dadurch aufwändiges Wiegen und das Handling von Restbeständen mit etwaigen Verschmutzungen.

Neue Big-Bag-Anlage für kritische Stoffe

Neuste Errungenschaft ist eine vollautomatische Big-

Bag-Abfüllanlage, in der auch kritische Stoffe bearbeitet werden können. Sie zeichnet sich im Gegensatz zu der bereits bestehenden Anlage durch einen komplett geschlossenen Kreislauf aus. Nichts dringt nach außen, so dass auch Stoffe, die als gesundheitsgefährdend eingestuft sind, problemlos verarbeitet werden können. 100.000 Euro hat das Familienunternehmen hierfür investiert.

Ebenfalls noch nicht sehr lange in Betrieb ist die große Siloabfüllanlage. Denn es kann durchaus einmal vorkommen, dass Sackware in Silofahrzeuge umgeladen werden muss. Das Besondere bei Bock & Schulte ist dabei, dass die Firma auch Kleinstaufträge annimmt. Denn natürlich muss jede Anlage komplett gereinigt

werden, bevor ein anderer Stoff in ihr verarbeitet wird. Doch auch hierin ist das Unternehmen sehr flexibel. „Wir nehmen gerne individuelle Aufträge an und entwickeln hierfür Lösungen“, sagt Bock. Dabei kommt es auch nicht auf die Größe an. Selbst für die Bearbeitung kleiner Mengen ist man sich nicht zu schade.

Verklumpte Ware wird wieder fließend gemacht

Zu dem Portfolio gehören auch Mühlen, die Schüttgut feiner mahlen oder schwer fließende Produkte aktivieren können. Denn bisweilen werden die Spezialisten bei Bock & Schulte auch mit Ware konfrontiert, die durch unsachgemäße Lagerung verklumpt ist. Auch hierfür

gibt es Lösungen. „Desagglomerieren“ nennt sich das in der Fachsprache.

Die Geschäfte laufen gut. Neben den traditionellen Produkten für technische Einsatzzwecke werden auch immer mehr Futter- und Lebensmittelprodukte bearbeitet. Fünf neue Mitarbeiter hat das Unternehmen im letzten Jahr eingestellt. 25 sind es nun. Zwei zusätzliche Außenlager mit insgesamt 6.000 Quadratmetern hat Bock zudem angemietet, weitere 4.000 Quadratmeter wären nicht schlecht. Am liebsten sollte das Zweitlager so groß sein, dass er die beiden anderen Außenstellen dort integrieren kann. Aber auch so schon fertigt Bock & Schulte bis zu 1.000 Paletten oder Bags am Tag ab.

Text: Matthias Soyka

WIECHMANN SCHNEIDER KITZELMANN
RECHTSANWÄLTE

„Wir nehmen
den direkten Weg.“

Wiechmann Schneider Kitzelmann | Rechtsanwälte | Drehbahn 7 | 20354 Hamburg | Tel: 040 - 3 500 400
www.wiechmann-kanzlei.de

Geld und Akzeptanz fehlen

Bundesverkehrsminister Ramsauer steckt in einer Zwickmühle

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer macht ab und an aus seinem Herzen keine Mördergrube. Im alt ehrwürdigen Hafen-Klub sprach er vor der maritimen Prominenz über die Zukunft der deutschen Infrastruktur. Und die ist derzeit von Unterfinanzierung und Inakzeptanz geprägt. 4 Milliarden Euro fehlen jedes Jahr: 2,5 Milliarden für Straßen, 1 Milliarde für Schienen, 500 Millionen für Wasserstraßen. Und wenn der Bund doch irgendwo etwas baut, dann stehen die Bürger auf den Barrikaden. Da hilft nur noch Galgenhumor.



Peter Ramsauer hält den Zeitungsausschnitt mit dem Zitat des Bremer SPD-Vorsitzenden hoch

Und den hat der Vater von vier Töchtern reichlich. Hafen-Klub-Vizepräsident Christian Breitzke begrüßte Ramsauer mit einem Zitat des Bremer SPD-Vorsitzenden And-

reas Bovenschulte. „Wer wie der Verkehrsminister Ramsauer immer nur die Bayern und Baden-Württemberger im Blick hat, der steht mit dem Hintern zur Küste“, hatte der gegran-

telt. Der Minister nahm's gelassen. Er kenne den Herrn nicht, werde ihm aber einen Dankeschön-Brief schreiben. Vielleicht werde er dadurch einmal irgendwo in der Zeitung stehen. Anschließend sinnierte er noch kurz, wie er sich denn nun postieren solle, um im Sinne des Genossen der Waterkant den Rücken zuzukehren.

Störungsfreier Durchlass in den Hamburger Hafen

Prompt hatte der Oberbayer die Lacher auf seiner Seite und erntete flugs wohlwollendes Nicken, als er in Sachen Hinterlandbindungen sagte, dass ihm als Betriebswirt sehr wohl klar sei, dass man ohne einen störungs-

freien Durchlass zum Hamburger Hafen die Fabriken in Bayern schließen könne. Er werde nicht müde, dies auch im Süden zu betonen. Zudem müsse man bedenken, dass die gesamte Verkehrsplanung mittlerweile international sei. Dem entsprechend müssten auch europäische Belange bedacht werden.

Wenn es freilich um die teils maroden Zustände der deutschen Infrastrukturbauten geht, wird der ohnehin redegewandte CSU-Politiker blumig. Die Schleuse in Brunsbüttel beispielsweise werde nur noch mit „altägyptischen Methoden“ auf Holzbohlen und mit Gewalt bewegt. Nur so sei im Süden der Republik klar zu machen gewesen,

dass von der 1 Milliarde Euro, die Ramsauer für seine Etats in 2012 und 2013 zusätzlich erhalten hat, allein 300 Millionen Euro in den Bau der fünften Schleusenkammer geflossen seien.

Prioritäten bestimmen die Umsetzung

Bei der chronischen Unterfinanzierung des Bundesverkehrsplans müssten ganz klar Prioritäten abgearbeitet werden. „Das mag enttäuschend klingen. Aber ich kann schlicht nicht anders.“ Der Nord-Ostseekanal aber sei die meist befahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Da müsse man eben Rückgrat zeigen und dies auch im übrigen Deutschland durchsetzen. Grundsätzlich sollten auch Wirtschaft und Bürger sich einmal für ein Projekt einsetzen und nicht immer nur dagegen sein.

So wie neulich im Kreis Steinburg, als rund 1.000 Bürger eine Art Denkmal errichtet hätten,

in dem der schnellstmögliche Bau der A20 gefordert wurde. Er sei darauf sofort dorthin gefahren, denn schließlich brauche man mehr Zivilcourage und kein Duckmäusertum. Viel Kritik könne man jedoch im Vorwege abfangen, wenn man die Bürger früher an den Planungen beteilige. Dies sei bei Stuttgart 21 gründlich schief gelaufen. Eine Verwaltung müsse aufpassen, dass sie auch das umsetzt, was im Interesse der Mehrheit der Bürger sei.

Höhere Lkw-Maut wird bis 2015 kommen

Sorge bereitet Ramsauer neben dem Sanierungsstau auch eine drohende Wettbewerbsverzerrung, wenn 2015 die Schwefelzonen (Secas) in Nord- und Ostsee auf 0,1 Prozent SO₂ begrenzt werden. „Es könnte zu einer Verschiebung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit kommen“, sagte er. Deshalb sei ein Gutachten in Auftrag gegeben wor-

den, das klären solle, ob die Lkw-Maut noch kostenverursachend gerecht sei. „Es wird zu Erhöhungen kommen“, sagte der Minister. Dadurch könnten die Nachteile für die Schifffahrt ausgeglichen werden.

Ähnlich sieht es in der Luftfahrt aus. Die Luftverkehrssteuer, die dem Bund 959 Millionen Euro einbrachte, wurde zu 60 Prozent von deutschen Luftverkehrsbetrieben aufgebracht, nur zu 40 Prozent von ausländischen. Dies sei eine schwerwiegende und „hochtoxische“ Belastung für den deutschen Luftverkehr.

Über ÖPP-Projekte sind viele Bauten finanzierbar

In vielen Bereichen müssten sich die Hamburger aber schlicht in Geduld üben. Der Weiterbau der A26 von Stade aus werde auf Hamburger Stadtgebiet nicht vor 2015 erfolgen. Für den Weiterbau der A20 in Schleswig-Holstein laufen zumindest

die Planfeststellungsverfahren. Wie allerdings der Tunnel bei Glückstadt finanziert werden könnte, steht in den Sternen. Es sei ein Kuriosum, dass man eine Küstenautobahn von Polen bis nach Schleswig-Holstein baue und nun nichts mehr vorangeht.

Ein ÖPP-Projekt könnte es werden, so wie auf der A1 zwischen Bremen und Hamburg, wo ein privates Konsortium den Bau vorfinanziert. Ein Modell, das Ramsauer für insgesamt 650 Kilometer Autobahn für denkbar hält, wenn es darum geht, die Trassen von zwei auf drei Fahrspuren je Richtung auszuweiten. Insgesamt 2,5 Milliarden Euro könnten so in relativ kurzer Zeit beschafft werden. Ansonsten müsste man mindestens fünf Jahre mit dem Bau warten. Da das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität auch in den nächsten Jahren weiter wachsen werde, sei dies aber – bei allem Humor – nicht hinzunehmen.

Text: Matthias Soyka



BSH-Präsidentin Monika Breuch-Moritz mit ihrem Dienstherrn

HZA
HAMBURGER
ZOLLAKADEMIE

NEU! Infos ab sofort unter www.hza-seminare.de

HZA Hamburger Zollakademie GmbH
Mönckebergstraße 5
20095 Hamburg
tel 040 8000 700-3
info@hza-seminare.de

Sag es durch die Blume

Rotterdams Hafenchef sprach im Hamburger Hafen-Klub



Foto: Maasvlakte

Das Ausbaugelände Maasvlakte 2 wird vor Rotterdam in vergleichbar großer Geschwindigkeit gebaut

Hans Smits ist ein schlauer Mann. Rotterdams Hafenchef holt nach ur-holländischer Sitte alle Beteiligten an einen Tisch, wenn es um Europas größte Logistik-Drehscheibe geht. Denn der Hafen im Rhein-Maas-Delta ist ein national anerkannter Wirtschaftsfaktor, der zusammen mit den Zulieferern immerhin vier Prozent des niederländischen Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet. Nun war Smits in der Höhle des Löwen, dem Hamburger Hafen-Klub, zu einem Vortrag über die Zukunft der Seehäfen. Und auch hier präsentierte er sich als Teamplayer – in diesem Fall als überzeugter Europäer.

Er warb für den Ausbau der Trans-europäischen Netze (TEN), an denen auch Hamburg notwendigerweise interessiert sei, und betonte Gemeinsamkeiten. „In der globalisierten Wirtschaft sorgt die gesunde Rivalität zwischen Häfen, zwischen Umschlagbetrieben und zwischen Transportunternehmen im Allgemeinen dafür, dass das Preis-Qualitäts-Verhältnis der Dienstleistung immer besser wird“, sagte er. Es gebe in Rotterdam keinerlei Schadenfreude über die Probleme des JadeWeser-Ports mit seiner Kaimauer. „Dergleichen kann überall passieren, und so etwas wünscht man auch der Konkurrenz nicht.“ Genauso könne man Hamburgs vehementes Eintreten für die Elbvertiefung nachvollziehen, schließlich sei man selbst mit einer günstigen Lage gesegnet. Es sei im europäischen Interesse, dass Containerschiffe größeren Maßstabs auch andere Häfen als nur Rotterdam, Zeebrügge und Wilhelmshaven anlaufen könnten. „Preis, Zuverlässigkeit und Geschwindigkeit sind

die entscheidenden Faktoren für die Verlagerung und nicht, ob der Hafen in Deutschland, Italien oder den Niederlanden liegt.“ In den Geschäften in Übersee zähle das Label „Made in Germany“ und nicht „Umgeschlagen von der HHLA“.

Konkreter Fahrplan für die Ausbauten

Direkte Kritik an Hamburg vermied Smits geschickt und sagte es eher durch die Blume, indem er das Vorgehen Rotterdams für die nächsten Jahre skizzierte. Die Finanzkrise habe gezeigt, dass in Europa drei Vorgehensweisen nötig seien: 1. Eine nachhaltige Dimensionierung von Maßnahmen, die nicht nur auf die augenblickliche Notwendigkeit orientiert ist. 2. Eine Zukunftsperspektive, um Führungsstärke zu zeigen. 3. Einen Fahrplan zur Realisierung. Diesen habe Rotterdam bis 2030 entworfen – „vergleichbar mit dem Hamburger Hafenentwicklungsplan für das Jahr 2025“.

Vergleichbar aber eben nicht gleich. Denn in dem Rotterdamer Plan findet man – anders als in dem noch in der Abstimmung befindlichen Hamburger Entwurf – „eine Zukunftsvision einschließlich einer Übersicht über deren Realisierung und schließlich natürlich auch einen Zeitplan für sämtliche Aktivitäten und Maßnahmen“. „Die Hafenperspektive 2030 wurde entworfen, um den Unternehmen, Behörden und Bürgern deutlich zu machen, welche Richtung für die Entwicklung des Hafens wir einschlagen wollen, um hierfür Rückhalt zu finden und um die nötigen Aktionen und Maßnahmen planen zu können.“ Kurz: Die Leute sollen wissen, was Sache ist. Und das ist der große Unterschied zu Hamburg. Beispiel LNG-Terminal: Während im Hamburger Plan fabuliert wird, dass irgendwo im Hafen Flüssiggastankstellen aufgebaut werden könnten, gibt es sie im Rotterdamer Ausbaugelände Maasvlakte 2 bereits.

Rotterdam erwartet in den nächsten 18 Jahren einen Anstieg im Con-



Foto: Rotterdam Freek van Amerongen

Rotterdam ist immer noch mit Abstand Europas größter Containerhafen

tainerumschlag von derzeit knapp 12 Millionen auf 30 Millionen TEU. Damit werden die Holländer den Abstand zu Hamburg halten, obwohl das Boxenverladen derzeit nur ein Viertel des Gesamtumschlags ausmacht. 433 Millionen Tonnen gingen 2011 insgesamt über die Kaikanten, mehr als dreimal soviel als von Hamburg aus. Knapp die Hälfte waren Mineralölprodukte, trockenes Massengut (Kohle, Erze, Baustoffe, Agrarprodukte) stellte ein Fünftel dar. Doch durch die wachsende Containerisierung wird diese Umschlagsform auch in Rotterdam zu einem größeren Anteil führen. Es sei das am schnellsten wachsende Marktsegment, so Smits, so dass es auch an der Maas später ein gutes Drittel der Aktivitäten stellen werde.

Universale Ausrichtung ein klarer Wettbewerbsvorteil

Dabei, betonte Smits auf Nachfrage, stelle ein Universalhafen wie Rotterdam einen klaren Wettbewerbsvorteil dar. Er sei weniger volatil und anfällig für Weltmarktschwankungen wie ein nur auf Container spezialisierter Hafen. Denn bei unterschiedlichen Ladungen gebe es letztlich Synergien. Nicht allzu fern ist laut Smits die Vision einer „intelligent cargo“, bei

der jeder Container mit Informationen zum Endziel und zur Ankunftszeit versehen wird. Dadurch könne je nach Zeiten und Preis-Leistungsverhältnis das günstigste Transportmittel ausgesucht werden (Stichwort: „Synchromodalität“).

Hoffnung auf Ertüchtigung des „Eisernen Rheins“

Mit der Ladungszunahme verbunden sind natürlich Probleme beim Abtransport. Vieles geht schon jetzt über das Binnenschiff, das allermeiste per Lkw, am wenigsten über die Bahn. Hier sieht Smits für sei-

nen Hafen besonderes Nachholpotenzial. Er hofft auf einen Ausbau der Verlängerung der 160 Kilometer langen Betuwenroute (täglich 150 Züge ab 2013) von Rotterdam ausgehend jenseits der deutschen Grenze von Emmerich ins Ruhrgebiet. Und fügte gleich die Ertüchtigung des „Eisernen Rheins“ hinzu, wohlwissend, dass, wenn überhaupt, nur eine der beiden Trassen auf deutscher Seite realisiert wird. Diese über 130 Jahre alte und 160 Kilometer lange Strecke zwischen Duisburg und dem belgischen Konkurrenzhafen Antwerpen ist seit 60 Jahren nicht mehr im grenzüberschreitenden Betrieb und müsste auf 75 Kilometern um ein zweites Gleis erweitert, auf über 100 Kilometern gar elektrifiziert werden.

Für die Hamburger Hafenwirtschaft sind derartige Vorschläge freilich ein rotes Tuch. Im chronisch knappen bundesdeutschen Verkehrsetat müssten zu Gunsten der Rheinschiene andere Projekte von ähnlicher Länge im Norden wie etwa die Y-Trasse hinten anstehen. Das weiß auch Smits. Deshalb betonte er den europäischen Gedanken. „Wir müssen die Erschließungsqualität zu den Produktions- und Konsumentenzentren Europas vergrößern“, sagte er. Notfalls müssten die Hafenbetreiber selbst die Entwicklung des Netzwerks vorantreiben. Auch in der Höhle des Löwen.

Text: Matthias Soyka



Foto: SLH

Jens Meier, Andreas Rieckhof, Hans Smits und Eckard Rohkamm (Hafen-Klub, v.l.)

Logistik macht ein Viertel der Kosten aus

3. Workshop des Offshore-Clusters Schleswig-Holstein zeigt Potenziale auf

Die schleswig-holsteinischen Nordseehäfen blicken optimistisch in die Zukunft. Und sie haben allen Grund dazu, geht es nach einer Studie, die Frank Busse und Björn Pistol von der HHLA-Tochter Uniconult auf dem 3. Workshop des Offshore-Clusters der Häfen Brunsbüttel, Büsum, Dagebüll, Helgoland, Husum, Osterrönfeld, Wyk/Föhr sowie der Sylter Häfen Hörnum und List im neuen Hafen in Rendsburg-Osterrönfeld vorstellten. Denn ihren Berechnungen zufolge macht die Logistik etwa 25 Prozent der Kosten für den Betrieb eines Windparks aus. Und an Deutschlands Küsten wartet mit das größte Potenzial.

Noch allerdings hinken wir bei der Windkraft hinterher. In Großbritannien sind bereits 1.857 MW am Netz, in Dänemark 854 MW, in den Niederlanden 247 MW. Die Bundesrepublik ist gerade einmal gleichauf mit Belgien. Beide produzieren 195 MW. Dafür sind hier 21.500 MW geplant. Nur vor den britischen Inseln sollen mehr Windräder gebaut werden, etwa doppelt so viele. In unmittelbarer Nähe der schleswig-holsteinischen Küste liegen sieben Windparks mit 544 Anlagen: Amrumbank West (HelWin), Meerwind Süd / Ost (HelWin), Nordsee Ost (HelWin), Butendiek (SylWin), DanTysk (SylWin), Sandbank24 (SylWin), Nördlicher Grund (SylWin). Teilweise werden sie von künstlichen Serviceplattformen aus erwartet.

4.000 Shuttle-Fahrten pro Jahr notwendig

Der Versorgungsbedarf dieser Parks ist enorm, rechnete Busse vor: Allein an regelmäßigen wöchentlichen Gütertransporten zu diesen Plattformen wären rund 600 Fahrten pro Jahr nötig. Auch die vorgelagerten Servicehäfen müssten regelmäßig mit Gütern beliefert



Das Terminal in Osterrönfeld ist gerade in Betrieb gegangen

werden, was 365 Fahrten im Jahr entspricht. Zudem fallen bedarfsorientierte Großkomponententransporte aus den Basishäfen Brunsbüttel und Osterrönfeld alle zwei Tage an. Der Shuttledienst mit Servicepersonal addiert sich auf 400 Abfahrten je Offshorewindpark, in Summe auf 2.800 Abfahrten pro Jahr. Schließlich gilt es, auch die Errichterschiffe mit Gütern zu beliefern – 100 Touren pro Jahr. Fazit: Allein für diese sieben Windparks besteht jährlich eine Marktnachfrage nach mehr als 4.000 Shuttle-Fahrten. Das entspricht mehr als elf Abfahrten pro Tag. Nur aus dem neuen Hafen Osterrönfeld besteht ab Anfang 2013 ein Transportpotenzial von 200 Türmen pro Jahr.

Die Studie kommt weiter zu dem Schluss, dass die

Hafenkooperation der ideale Partner zur Entwicklung eines Offshore-Shuttles sei, da die Offshore-Windbranche eine gänzlich neue maritime Logistik benötigt, die passgenau im Rahmen der Kooperation entwickelt werden kann und die Produktionsstandorte, Basishäfen und Servicestandorte in einzigartiger Weise vernetzt. Und das gepaart mit einem exklusiven gebündelten Offshore-Know-how im Bereich maritimer Dienstleistungen, Hafenbetrieb, Reedereiwesen und Schifffahrt. Schließlich erfolge der derzeitige Ausbau der Infrastruktur zum richtigen Zeitpunkt und stark nutzerorientiert.

Das Leistungsportfolio der Hafenkooperation sei besonders für ausländische Unternehmen der Offshore-

Industrie mit geringer lokaler Logistikexpertise interessant. Dabei müsse jedoch für jeden Windpark eine individuelle Lösung gefunden werden. Die Studie regt an, dass auch die ansässigen Reedereien einen Zusammenschluss bilden, um ihre jeweiligen Serviceleistungen zu bündeln.

Nur Osterrönfeld bisher voll ausgebaut

Im Vorwege des Workshops hatte bereits der Gründer des Clusters, Frank Schnabel, mit Dr. Ulrich Jäppelt vom Hamburger Ingenieurbüro WTM Engineers und Nordbert Carstensen die baulichen Anforderungen an die jeweiligen Häfen formuliert.

Für die Basishäfen gilt: Allein für die Errichtung eines Offshore-Windparks werden zwischen 13 und 15 Hektar Umschlags- und Lagerflächen benötigt. Es ist jedoch absehbar, dass auch in Schleswig-Holstein mehrere Projekte pro Jahr gebaut werden, woraus sich ein Bedarf von immerhin ca. 48 Hektar an Umschlags- und Montageflächen ergibt. Da es sich bei der Montage um temporäre Hafennutzungen handelt, ist eine Kom-

bination mit einer Produktion für Großkomponenten anzustreben. Diese benötigt neben dem Produktionsareal auch Lagerflächen sowie für die Schwerlasten ausgelegte Verschiffungsmöglichkeiten. Sie müssen eine Kailänge von mindestens 400 Metern betragen, um zwei Errichterschiffe gleichzeitig abfertigen zu können. Es sollte eine Wassertiefe im Hafenbecken von mindestens acht Metern (tideunabhängig) nicht unterschritten werden. Entlang der Kaimauer ist ein wenigstens 70 Meter breiter Flächenstreifen für die Verladung von Großkomponenten und für den Einsatz von mobilem und schwerlastfähigem Equipment für den Umschlag, wie z. B. Schwerlastkräne und Mobilkräne, vorzusehen. Unmittelbar hinter der

Kaiumschlagfläche sind schwerlastgeeignete Lager- und Montageflächen in ausreichender Größe zu schaffen. Zudem sollten die Wege kurz sein. Es sind leistungsfähige und schwerlastbeständige Straßenanbindungen an das Fernstraßennetz notwendig, Anbindungen an das Schienennetz von Vorteil. Bislang erfüllt nur Osterrönfeld all diese Anforderungen.

Kurze Wege auch an der Kaikante sinnvoll

Für Reaktionshäfen lassen sich folgende Standortanforderungen definieren: Der zu versorgende Offshore-Windpark muss in maximal zwei Stunden Fahrzeit auf See erreichbar sein. Das entspricht einer Entfernung von etwa 30 Seemeilen. Man braucht Liegeplätze

mit einer Länge von etwa 80 Metern bei einer möglichst tideunabhängigen Wassertiefe von minimal 3,50 Metern, 2.000 Quadratmeter Fläche für die Lagerung von Kleinteilen, 500 Quadratmeter kainahe Hallen- und Büroflächen sowie Unterkünfte für 15 bis 20 Mitarbeiter (Hafenarbeiter, Monteure).

Versorgungshäfen übernehmen die Zwischenlagerung von Ersatzteilen und Betriebsmitteln und deren Weiterleitung in den Windpark bzw. zu den vorgelagerten Reaktionshäfen sowie den Transport von Personal, Versorgungsgütern und Werkzeug auf die Plattformen oder sonstigen Hubs. Sie sollten über Liegeplätze mit einer Länge von etwa 80 bis 100 Metern bei einer tideunabhängigen Wassertiefe von



Flügelumschlag in Brunsbüttel

3,50 Metern verfügen. Es sollten 2.000 Quadratmeter Freifläche und 500 Quadratmeter Lagerhallen verfügbar sein, dazu zwecks regelmäßiger Anlieferungen gut ausgebaute landseitige Anbindungen an das Straßen- und Schienennetz. Für Schnelleinsätze sind geringe Entfernungen zu Flughäfen bzw. Hubschrauberlandeplätzen optimal. Versorgungshäfen sollten zudem grundsätzlich zu einem Ausbildungsstandort für Techniker ausgebaut werden.

Text: Holger Grabsch



ANCO Umwelt
Wir sind ein global denkendes Unternehmen mit einer zielgerichteten Umweltstrategie. Das Ergebnis: Die umweltfreundlichsten Containertransporte auf dem Markt.

Containertransport. Mit Verantwortung.

Erfahren Sie mehr:
Tel.: +49-40-46896330
akr@ancotrans.de
www.ancotrans.de



Verlängerung der Elternzeit?

Mitarbeiter brauchen Zustimmung des Arbeitgebers

In der betrieblichen Praxis ist es eher die Ausnahme, dass ein berufstätiges Elternteil von Anfang an drei Jahre der gesetzlich möglichen Elternzeit in Anspruch nimmt. Die Mehrzahl der betroffenen Arbeitnehmer legt bei ihrem Arbeitgeber zunächst einen Antrag auf Elternzeit von ein oder zwei Jahren vor, um erst einmal zu abzuwarten, wie die Betreuung des Kindes zu organisieren ist und um nicht zu lange aus dem Beruf auszuschneiden. Eine Zustimmung des Arbeitgebers für diese erstmalige Inanspruchnahme von Elternzeit ist nicht erforderlich. Der Arbeitnehmer muss sich lediglich rechtzeitig festlegen und seinem Arbeitgeber mitteilen, für welche Zeiten er Elternzeit nehmen will. Doch kann der Arbeitnehmer, nachdem er die Elternzeit so festgelegt hat, diese auch ohne Zustimmung des Arbeitgebers einfach einseitig verlängern?



Die Auszeit fürs Kindererziehen sollte vorher wohl überlegt sein

Dies ist umstritten. So heißt es etwa in der Broschüre zur Elternzeit des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend wörtlich: „Bis zur Vollendung des dritten Lebensjahres des Kindes kann die Elternzeit ohne Zustimmung des Arbeitgebers genommen werden, d.h. auch dann, wenn zunächst nur Elternzeit für den Zweijahreszeitraum beantragt wird.“ Dies verwundert etwas, da das Gesetz eine andere Regelung vorsieht. Denn in § 16 Abs.3 des Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetzes (BEEG) heißt es ausdrücklich, dass die El-

ternzeit verlängert werden kann, wenn der Arbeitgeber zustimmt.

Leider enthält das Gesetz allerdings keine erhellenden Regelungen dazu, ob und unter welchen Voraussetzungen der Arbeitgeber die Zustimmung zur Verlängerung der Elternzeit etwa verweigern kann oder die Zustimmung erteilen muss. Angesichts der unterschiedlichen Interessen der Beteiligten führt dies in der Praxis häufig zu Problemen. Denn Arbeitnehmer möchten abhängig von der jeweiligen familiären und wirtschaftlichen Situation und der für das Kind organisierten Be-

treuung flexibel reagieren und die bisher in Anspruch genommene Elternzeit jederzeit verlängern können, während der Arbeitgeber seinen Personalbedarf mittelfristig wirtschaftlich und effizient planen und organisieren können muss. Was ist also zu tun, um diesen grundsätzlichen Interessenkonflikt in der Praxis zu lösen?

Die Zustimmung hängt vom Einzelfall ab

Zwar bedarf die Verlängerung der Elternzeit der Zustimmung des Arbeitgebers, allerdings kann der Arbeitgeber seine Zustim-

mung verweigern, wenn dafür ein wichtiger Grund vorliegt. Der Arbeitgeber wird daher im Regelfall zunächst alle Umstände des Einzelfalls prüfen und seine betrieblichen Belange sorgfältig abwägen, bevor er sich zu dem Antrag des Arbeitnehmers auf Verlängerung der Elternzeit abschließend erklärt.

Typischerweise spricht gegen eine Verlängerung der Elternzeit das aus Sicht des Arbeitgebers nachvollziehbare Argument, dass er bereits anderweitig personell disponiert hat und mit der Rückkehr des Arbeitnehmers fest rechnet. Häufig haben Arbeitgeber auch nur für die Dauer der zunächst beantragten Elternzeit eine befristete Aushilfe eingestellt.

Möchte der Arbeitnehmer an der Verlängerung der Elternzeit festhalten, muss er seine Interessen und die des Kindes darlegen und begründen. Da diese häufig durch konkrete familiäre Situationen geprägt sind, wie beispielsweise den kurzfristigen Wegfall sicher geglaubter Betreuungsmöglichkeiten für das Kind, und der Gesetzgeber die flexible Gestaltung der Elternzeit als besonderes Interesse des

Arbeitnehmers wertet, wird die Abwägung der Interessen des Arbeitgebers mit denen des Arbeitnehmers in der Praxis häufig zu Gunsten des Arbeitnehmers ausfallen müssen.

Der Gesetzgeber nimmt zwar den Arbeitgeber in die Pflicht. Er soll diesen Interessenkonflikt durch sorgfältiges Abwägen und Entscheiden am jeweiligen Einzelfall auflösen. Gleichwohl zeigt die Praxis, dass in der überwiegenden Zahl der Fälle die familiär bedingten Interessen des Arbeitnehmers überwiegen und der Arbeitgeber im Ergebnis der Verlängerung der Elternzeit zustimmen muss.

Konsequenzen für die Praxis

Die Zustimmung des Arbeitgebers zur Verlänge-

rung der Elternzeit hängt also von einer umfassenden Interessenabwägung des Einzelfalls ab. Bis heute gibt es leider keine festen Fallgruppen für die jeweils „wichtigeren“ Gründe, so dass hier nicht schematisch entschieden werden kann. Arbeitnehmern ist zu raten, sich nicht willkürlich über das grundsätzliche Zustimmungsrecht des Arbeitgebers hinwegzusetzen. Arbeitgeber wiederum sollten den Verlängerungswunsch des Arbeitnehmers nicht grundlos ablehnen, sondern sorgfältig und interessen gerecht alle wesentlichen Gründe des Einzelfalles gegeneinander abwägen, bevor sie ihre Entscheidung treffen. Denn der Arbeitnehmer kann die Entscheidung des Arbeitgebers, die Zustimmung zur Verlängerung der Elternzeit zu ver-

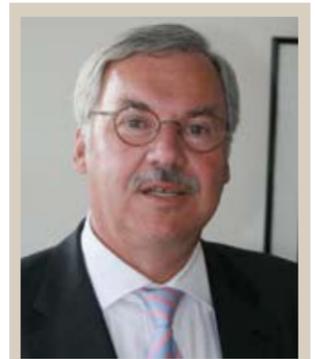
weigern, gerichtlich überprüfen lassen.

Solche Prozessrisiken können aber zum Beispiel vermieden werden, wenn der Arbeitgeber auch während der Elternzeit Kontakt zum Arbeitnehmer in Elternzeit hält. Hierfür sind erfahrungsgemäß die meisten Arbeitnehmer auch dankbar, insbesondere weil sie dadurch nicht „nur“ als Eltern wahrgenommen werden, sondern sich auch in ihrer beruflichen Rolle bestätigt fühlen. Ganz nebenbei erfährt der Arbeitgeber so auch rechtzeitig, ob und wie er weiter personell planen kann.

Text: Andreas Wiechmann, Rechts- und Fachanwalt für Arbeitsrecht

Mathias R. Mayer, Rechtsanwalt bei Wiechmann Schneider Kitzelmann

www.wiechmann-kanzlei.de



Andreas Wiechmann, Fachanwalt für Arbeitsrecht



Mathias R. Mayer, Rechtsanwalt

Fotos: Kanzlei Wiechmann



einfach, überall, einsetzbar

- papierlose Erfassung von Logistikprozessen
- standardisierte Apps
- problemlose Systemerweiterung
- leichte Bedienung
- Anwendungen über Internet-Server
- die ganze Firma im Überblick

Neuer Wall 54 • 20354 Hamburg • Tel. +49 40 519 009 333 • www.checkmobile.com

cm //checkmobile
Software für die Logistik

Hier bekommt Rauchen ein Gesicht

Das Hamburger Zigarrenkontor bietet Entspannung der anderen Art



Fotos: SLH

Auf dem Betriebsgelände lagern über 300.000 Zigarren und 500 verschiedene Sorten

Die Hafensinsel Veddel ist normalerweise Sitz Hamburger Speditionen und Umschlagsbetriebe. Doch ganz am Ende gegenüber vom Kupferproduzenten Aurubis hat sich nun das Hamburger Zigarrenkontor niedergelassen. In einem alten Sägewerk verkaufen Alexander Molter und Michael Rühl edle Rauchwaren aus Mittel- und Südamerika zu zivilen Preisen. Seit eineinhalb Jahren bislang nur über das Internet. Doch in dem historischen Torhaus hat der Handel nun ein Gesicht bekommen.

Neben dem normalen Treisenverkauf ist eine Raucherlounge der Clou des Hauses. In zigarrenbraunen Ledersesseln können gestresste Kunden Entspannung beim Fußball-Public Viewing auf dem Großbildschirm oder am prasselnden Kaminfeuer finden. Dazu werden auch Drinks aus den reichhaltigen Beständen des Kontors gereicht. Denn neben Tabak sind hier auch diverse Sorten Rum, Gin,

Whiskey, Wodka und Calvados zu haben.

Über 500 verschiedene Sorten auf Lager

Hauptwaren bleiben aber die Zigarren, die per Luftfracht aus Panama, der Dominikanischen Republik, Nicaragua, Honduras oder Brasilien importiert werden. Rund 300.000 der edlen Glimmstängel lagern bei exakt 73 Prozent Luftfeuchtigkeit in

den hinteren Räumen. 500 verschiedene Sorten, alle handgerollt. Daneben gibt es sämtliche Arten von Pfeifentabak.

Natürlich ist den Betreibern klar, dass die Geschäftsräume ein wenig abseits liegen. Dafür sind auf dem Gelände bis zu 100 freie Parkplätze. Lässig soll es auf jeden Fall zugehen. Ein Krawattenzwang besteht nicht. „Ein durchgestylter Laden passt nicht zu der Veddel“,

meint Rühl. „Die Kunden werden darüber entscheiden, ob das ein guter Laden ist. Hauptsache die Leute sind nett.“

In einigen Monaten wird im Obergeschoss zudem eine umgebaute Betriebswohnung für Firmentagungen zur Verfügung stehen. Natürlich darf auch dort geraucht werden. Und abermals damit hebt man sich von herkömmlichen Lokalitäten ab.

Text: Peter Glaubitt



Der Sitz der Firma im Torhaus eines ehemaligen Sägewerks



Dickes Ding: Eine der größten Zigarren kostet 8,50 Euro

Echt abgefahren

„Drive“ ist weit mehr als ein rüder Haudrauf-Film



Fotos: Universum Film

Wenn es kracht, dann richtig



Verkaufsstart 29. Juni

Es gibt ab und zu Filme, die sind anders. Sie gehören in keine Schublade und entziehen sich einer spontanen Einordnung. Zu diesen Filmen gehört „Drive“, ein Juwel von einem Film, den man am ehesten in die Ecke „neo noir“ stellen könnte, aber auch „Arthouse“ wäre nicht falsch. Zwar bedient sich der Streifen bei anderen thematisch vergleichbaren Werken, ist aber für sich etwas ganz Besonderes.

Der namenlose Protagonist (Ryan Gosling) ist tagsüber Stuntfahrer für Filmproduktionen und arbeitet außerdem in einer Werkstatt. Nachts dagegen hat er eine aufregende Nebenbeschäftigung: Er stellt seine Fahrkünste als Fluchtfahrer für Verbrecher zur Verfügung. Er arbeitet niemals zweimal für dieselben Leute und wartet am angegebenen Ort genau fünf Minuten. Steigen seine Kunden innerhalb des Zeitfensters

zu, wird er sie vor der Polizei in Sicherheit bringen, nicht mehr und auch nicht weniger. Sonstige Interessen hat der regungsarme Driver nicht.

Irgendwann beginnt seine festgefügte Welt zu wanken. Werkstattboss und Freund Shannon (Bryan Cranston) leiht sich für die Gründung eines Rennteams einen stattlichen Betrag von einem lokalen Mafioso (Albert Brooks) und begibt sich dadurch in dessen Hand. Fast gleichzeitig entwickelt Driver zärtliche Gefühle für seine Nachbarin Irene (Carey Mulligan), die zusammen mit ihrem Sohn darauf wartet, dass ihr Mann aus dem Knast entlassen wird. Als dieser dazu erpresst wird, noch ein letztes Ding zu drehen, hilft Driver ihm, um Irene und ihren Sohn zu schützen. Doch der berühmte letzte Coup läuft total aus dem Ruder...

Wer satte Haudrauf-Action wie in „The Transporter“ erwartet, ist hier verkehrt. Der Film lässt sich

Zeit, hier geht es nicht um spektakuläre Verfolgungsfahrten sondern um Charaktere. Drivers Wandlung von einem in sich gekehrten, fast autistischen Roboter zu einem Mann aus Fleisch und Blut ist berührender als mancher Liebesfilm.

Erst mediative Stimmung, dann eruptive Gewalt

Die manchmal schon meditative Stimmung des Films wird dann umso abrupter durch Eruptionen der Gewalt unterbrochen, die schnell, schmerzhaft

und ungeschönt überkommen. Hämmer werden zu Waffen, Arterien werden geöffnet und Körper zertreten. Das hat nichts mit unterhaltender Hollywood-Action zu tun, sondern ist rüde, kompromisslos und ungeheuer blutig. „Drive“ ist zu Recht erst ab 18 Jahren freigegeben. Aber vielleicht gerade deshalb ist das bis in die Nebenrollen hervorragend besetzte Drama großartig und wurde bei den Filmfestspielen in Cannes 2011 für die beste Regie ausgezeichnet.

Text: Martin Soyka



CARL REHDER GRUPPE
Meer Schutz

Die CARL REHDER GRUPPE besteht aus vier europaweit tätigen Versicherungsmaklern und zwei maritimen Dienstleistern, die sich auf die Versicherungsbelange der Schifffahrt, des Transportgewerbes und mittelständischer Unternehmen spezialisiert haben.

- CARL REHDER GMBH Assekuranz- und Schiffsmakler
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transportgewerbe.
- CARL REHDER GMBH Versicherungsmakler
Versicherungsmakler für mittelständische Unternehmen und das Kleingewerbe sowie für die sonstigen Versicherungen von Privatpersonen.
- CARL REHDER NEDERLAND B.V. Makelaars in Assurantiën B.V.
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transportgewerbe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- BE SURE ASSURANTIËN B.V.
Versicherungen aller Art für die Binnenschifffahrt sowie mittelständische und kleine Betriebe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- JMS JOINT MARINE SERVICE GMBH
Versicherungsdienstleister und Vertreter ausländischer Versicherungsgesellschaften und Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit in Deutschland.
- JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC
Betreuer der Versicherungsangelegenheiten deutscher und niederländischer Investoren in Russland. Platzierungsmakler für europäische Versicherungsmakler mit russischen Versicherungsgesellschaften. Administrator der Geschäftsvorfälle im Geschäftsverkehr zwischen russischen Versicherern und europäischen Kunden.

CARL REHDER GRUPPE

Lindhorster Straße 4 · 21218 Seevetal (Hittfeld)
Tel.: +49 4105 77028 0 · Fax +49 4105 77028 18
info@carl-rehder.de · www.carl-rehder.de

Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V.:

Der VSM hat eine neue Führung erhalten. Harald Johannes Fassmer, einer der beiden Geschäftsführenden Gesellschafter der gleichnamigen Berner Werft, hat die Nachfolge von Werner Lüken angetreten. Der ehemalige Chef der Bremerhavener Lloyd Werft ist nach fünf Jahren in den Ruhestand getreten. Zum 31. Januar 2013 wird zudem Hauptgeschäftsführer Werner Lundt altersbedingt in den Ruhestand gehen. Er führte die Geschicke des Verbands seit acht Jahren. Ihm wird Dr. Reinhard Dirk Lüken (nicht verwandt mit Werner Lüken) folgen. Der 43-Jährige war bislang Generalsekretär der Community of European Shipyards' Associations in Brüssel.

Grossmann & Berger:



Zum 1. Mai ist Ulrich Denk in das Research-Team von Grossmann & Berger eingetreten. In der neu gegründeten Berliner Niederlassung des Unternehmens unterstützt der Diplom-Geograph künftig auch den Investment-Bereich. Denk war über zehn Jahre bei der BulwienGesa AG tätig, davon mehr als fünf als Research Analyst/Projektleiter. Seit Januar dieses Jahres leitet er zudem im Arbeitskreis II der gif den Unterarbeitskreis „Jahresenderhebungen“.

DB Schenker Logistics:

Mit Wirkung vom 1. Mai hat sich Dr. Thomas C. Lieb, Vorstandsvorsitzender der Schenker AG und zugleich bislang auch verantwortlich für die weltweite Luft- und Seefracht, auf seine Verantwortung als Vorsitzender des Vorstandes konzentriert. Ein Schwerpunkt wird

dabei der weitere Ausbau der nach Industrien strukturierten Großkundenbetreuung sowie die operative Führung der Managementregionen sein. Die Regionalmanager der weltweiten Organisation berichten direkt an ihn.

Die Verantwortung für die Luft- und Seefracht hat Dr. Detlef Trefzger, der als Mitglied des Vorstandes der Schenker AG für die weltweite Kontraktlogistik und das Supply Chain Management verantwortlich ist, zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben übernommen. Diese Veränderung ist Teil einer seit langem geplanten neuen Struktur des Schenker AG-Vorstandes, die notwendig geworden ist, um das weltweite Geschäft mit seinem Netzwerk von mehr als 2.000 Standorten in über 130 Ländern noch besser ausbauen zu können.

4flow:



Wolf-Dietrich von Helldorff ist mit sofortiger Wirkung Vorsitzender des 4flow-Aufsichtsrates. Damit löst er Manfred Schneider ab, der nach sieben Jahren aus Altersgründen den Posten des Aufsichtsratsvorsitzenden abgibt. von Helldorff ist seit 2009 Mitglied im Aufsichtsrat, davor war er über 45 Jahre bei Kühne+Nagel tätig. Die freigewordene dritte Stelle wird Dr. Hans-Robert Greim (Foto) besetzen. Er war unter anderem für mehr als 25 Jahre für die BMW Group in verschiedenen leitenden Funktionen, vor allem in der Logistik, tätig. Unverändert bleibt Hans-Peter Lenzion Mitglied des 4flow-Aufsichtsrates.

Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung:

Roland Gerhards hat die Geschäftsführung des ZAL übernommen. Er löst Dr. Andreas Vahl ab, dessen Anstellungsvertrag jetzt planungsgemäß ausläuft. Er hatte die Konzeption und Errichtung des ZAL-TechCenters, dessen Bauarbeiten in Kürze auf der Rüsshalbinsel aufgenommen werden sollen, abgeschlossen. Gerhards ist seit 15 Jahren ein technisch versierter Manager der Luftfahrt. Als Diplom-Ingenieur für Maschinenbau mit dem Schwerpunkt Luft- und Raumfahrt (RWTH Aachen) und mit einem MBA-Abschluss (Purdue University, USA) war er bei Airbus in verschiedenen Positionen tätig. Zuletzt leitete er dort den Bereich Rumpfentwicklung A330/340 (vordere und hintere Sektion). Mit seinem Eintritt wird Gerhards die Aktivitäten des ZAL, unter anderem durch die Errichtung und Inbetriebnahme des TechCenters in Finkenwerder sowie die Erweiterung des operativen Forschungsbetriebs, in den kommenden Jahren ausbauen. Das ZAL wurde im Jahr 2009 von den Gesellschaftern Airbus Operations GmbH, Lufthansa Technik AG, dem Verein zur Förderung der Angewandten Luftfahrtforschung e.V., dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., der TU Hamburg-Harburg, der Universität Hamburg, der Hochschule für Angewandte Wissenschaften, der Helmut Schmidt Universität und der Freien und Hansestadt Hamburg gegründet. Es bildet die Forschungs- und Technologieplattform für die Akteure des Luftfahrtclusters Metropolregion Hamburg und vernetzt Industrie und Wissenschaft.

Für unsere Beteiligung (Raum HH) aus dem logistischen Dienstleistungsbereich suchen wir den/die **zukünftige(n) Geschäftsführer/-in**

Ihr bisheriger Aufgabenschwerpunkt sollte im Bereich der Lagerwirtschaft gelegen haben. Wir bieten auch gerne Leuten aus der 2. Reihe eine Chance.

Ihre Bewerbung richten Sie an redaktion@stadthafen.de

14 Schwerlastfahrten nach Hamburg



Dresden – Im Alberthafen Dresden-Friedrichstadt wurden bis Anfang Mai insgesamt 14 Schwerlasten mit Einzelstückgewichten bis 200 Tonnen für die Firmen Siemens AG Transformatoren-Betrieb Dresden, Siemens AG Power Generation Görlitz und VEM Sachsenwerk GmbH verladen (Foto). Mit 17 Binnenschiffen der Imperial BARIS GmbH wurden 38 Transformatoren, fünf Turbinen, vier Generatoren, drei Motoren, sieben Kühlanlagen und 513 Zubehörkisten für Transformatoren mit einer Gesamttonnage von 5.275 Tonnen auf der Elbe nach Hamburg transportiert. Zu den Bestimmungsorten der Ladungen gehörten Saudi-Arabien, Abu-Dhabi, Dubai, Durban, Spanien, Ukraine, Brasilien, Shanghai, Brunsbüttel und Kiel. Unter den transportierten Sendungen waren auch zwei Motoren und vier Generatoren der VEM Sachsenwerk GmbH, die zur Werft nach Papenburg gebracht und in ein AIDA-Kreuzfahrtschiff eingebaut wurden.

Kammern fordern den Weiterbau der A20



Bremen – Mit der IHK Schleswig-Holstein fordern die Handelskammer Bremensowie die Industrie- und Handelskammern Bremerhaven, Oldenburg und Stade von der künftigen Landesregierung in Schleswig-Holstein, das prioritäre Verkehrsprojekt A 20 mit voller Kraft weiter voranzutreiben. Matthias Fonger (Foto), Hauptgeschäftsführer der Handelskammer Bremen, sagte: „Der Weiterbau der A 20 muss beschleunigt werden, denn sie verbindet nicht nur die deutschen Seehäfen, sondern vernetzt auch die Industriestandorte in Norddeutschland beispielsweise in den Bereichen Luftfahrt, Chemie, Automobilwirtschaft und nicht zuletzt auch im Wachstumsmarkt Offshore-Windenergie.“ Die Industrie- und Handelskammern fordern die schleswig-holsteinischen Koalitionsparteien auf, die A 20 als wichtige Seehafen hinterlandanbindung für die Häfen an Nord- und Ostsee vorrangig umzusetzen.

JadeWeserPort tritt dem SPC bei

Wilhelmshaven/Bonn – Die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG ist dem Trägerverein des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centers (SPC), Bonn, beigetreten. Mit seiner günstigen Lage in der Deutschen Bucht kommt dem JadeWeserPort nach Meinung des SPC eine wichtige Rolle bei der Stärkung der deutschen Wasserstraßen zu, wovon insbesondere Feeder- und Short-Sea-Verkehre profitieren werden. Diese Kurzstreckenseeverkehre haben schon heute einen Anteil von etwa 60 Prozent am Gesamtumschlag in den deutschen Seehäfen.

Neue Lagerhalle eingeweiht

Sassnitz – Der Fährhafen Sassnitz hat eine neue Lager- und Logistikhalle übernommen. Der Bau wurde in nur vier Monaten abgeschlossen. Die 3.000 Quadratmeter große Halle wird für Projekte im Industriegebiet Mukran genutzt und verfügt über einen Gleisanschluss, so dass die Verladung von und auf Eisenbahnwaggons überdacht erfolgen kann.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Holger Grabsch
Neuer Wall 54
20354 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Holger Grabsch
Martin Soyka
Peter Glaubitt
Andreas Wiechmann
Mathias R. Mayer

Medienberatung:

Holger Grabsch
Telefon +49.40.360 984 78
E-Mail grabsch@norddeutsches-medienkontor.de

ISSN 2193-9454

Grafik:

Larissa Dultz
(Art-Direktor)
Telefon +49.40.360 984 80
E-Mail dultz@norddeutsches-medienkontor.de

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

PMI

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als Printausgabe

Preis:

4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).

Abonnement:

Jahresabonnement
12 Ausgaben 54,00 Euro
inkl. 7% USt. und Versand

Erscheinungsweise:

Monatlich / zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:

Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:

Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2012

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:

26. Juni 2012

STADT LAND HAFEN

SPEDITIONS-ASSEKURANZ

Versicherungsmakler GmbH



Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherungen

Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH

Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt • Telefon: 0 41 65 - 8 10 31 • E-Mail: info@ped-ass.de

www.speditions-assekuranz.de