

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

## Neue Techniken machen grüne Energie möglich

Diesel aus Algen und Kohle aus Bioabfällen



Foto: SunCoal

In der Suncoal Versuchsanlage in Ludwigfelde wird aus Grünabfällen Biokohle erzeugt

Seit dem Atomausstieg sind die Erneuerbaren Energien in aller Munde. Derzeit gibt es eine Reihe von vielversprechenden Ansätzen, den Energiemix noch breiter aufzustellen. Er wird im wahrsten Sinne des Wortes grün. In Bielefeld forscht Prof. Rolf Kruse an der Gewinnung von Treibstoff aus Algen, noch weiter ist man im brandenburgischen Ludwigfelde, wo die Firma Suncoal Industries gerade eine Großanlage zur Gewinnung von Biokohle aus natürlichen Abfällen auf den Markt bringt.

Die energiepolitische Wende der Bundesregierung hat das Hauptaugenmerk bislang auf die alternative Stromerzeugung gelegt: Die Windkraft ist in aller Munde, obwohl weltweit das Verhältnis von fossilem zu elektrischem Energieverbrauch bei 2:1 liegt. Strom zu erzeugen, ob aus Wind, Sonnenlicht oder Wasser

wird dank einer Vielzahl dezentraler Anlagen langfristig gesehen nicht das Problem sein.

Wie aber kann die fossile Energie, Hauptantrieb für unsere mobile Gesellschaft und immer noch wesentlicher Faktor bei der Strom- und Wärmeerzeugung, kompensiert werden? Die Automobilindustrie beispiels-

weise arbeitet mit Hochdruck an Elektro- und Hybridantrieben, scheitert aber noch an der Leistungsfähigkeit der Batterien. Andere Wege gehen derzeit die Wissenschaftler. Sie suchen nach zusätzlichen Möglichkeiten, Energie aus nachwachsenden Quellen abseits von Rapsmonokulturen zu schaffen. Seite 12

### Fahrrinnenvertiefung

Auch in Rostock wartet man sehnsüchtig auf die Ausbaggerung der Hafenzufahrt. **S. 4**

### Großauftrag

Cuxport hat die Zahl seiner Reedereien im Automobilumschlag dank BMW verdreifacht. **S. 8**

### Rekordumsatz

Die Logistikbranche brachte dem Hamburger Immobilienmarkt ein Plus von 21 Prozent **S. 18**

**GROMEX**  
DichtungsHaus

**KONRAD ZIPPEL**





**Liebe Leserin, liebe Leser,**

es ist schon sonderbar. Da werden Schiffe gebaut, die eine halbe Milliarde Euro und mehr kosten, doch einfachste navigatorische Warnsysteme scheint es nicht zu geben. Während mittlerweile Automobilhersteller Presafe- und ähnliche Hilfsmittel in Fahrzeugen anbieten, die den Bruchteil eines Kreuzfahrtschiffes wie die „Costa Concordia“ kosten, scheint es so ein simples Gerät bei den Giganten der Meere nicht zu geben.

Autopiloten verwenden seit Jahrzehnten Flugzeuge, wohl nicht aber Schiffe, obwohl elektronische Seekarten, Radar und Echolot gängig sind. Man fragt sich, warum Ruderanlagen nicht blockieren, wenn der eingeschlagene Kurs unweigerlich zu einer Kollision führt? Die Tragödie vor der italienischen Küste sollte die Weltschiffahrtsorganisation IMO zum Anlass nehmen, die Sicherheitsstandards auf Seeschiffen zu erhöhen.

Klar, auch die beste Technik schließt den Faktor Mensch nicht aus. Wer aber keinen Gebrauch von ihr macht, handelt fahrlässig.

Matthias Soyka, Chefredakteur

## INHALT



<b>Aktuelles</b>	Seite
Norddeutsches Medienkontor	3
Rostocker Hafenbilanz	4
Bremer Hafenbetriebsgesetz	6



<b>Wirtschaft</b>	Seite
Pkw-Umschlag Cuxport	8
Cuxhaven: OB Getsch	10
Bio-Energie	12
Messebau mit Elbstand	14



<b>Recht &amp; Geld</b>	Seite
Urlaubsansprüche	16



<b>Immobilien</b>	Seite
Rekord dank Logistik	18



<b>Essen</b>	Seite
Friesenhof Cornelius	20



<b>DVD</b>	Seite
Die drei Musketiere	21

<b>Personal</b>	Seite
Veränderungen in Firmen	22

<b>Impressum</b>	22
------------------	----

<b>Meldungen</b>	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

# Wir helfen der Logistik auf die Sprünge

Das Norddeutsche Medienkontor ist nun offiziell am Markt



**NORDDDEUTSCHES MEDIENKONTOR**  
PR • MARKETING • VERLAG

**Werbung und Logistik – da stoßen eigentlich zwei Welten aufeinander. Nur die wenigsten gestandenen Marketing-Spezialisten wissen, was ein TEU oder Mafi ist. Umgekehrt hat aus den Speditionen, Umschlags- und Verkehrsbetrieben kaum jemand Zugang in die Denke von Werbestrategen. Dabei ist in der hart umkämpften Logistikbranche ein gutes Marketing so wichtig. Um dieses weitgehende Vakuum zu füllen, haben Anfang dieses Jahres Holger Grabsch und Matthias Soyka das Norddeutsche Medienkontor gegründet.**

Die beiden sind auch Herausgeber dieser Zeitung. Der eine, geboren in

Otterndorf, seit über zwölf Jahren als Kommunikationsprofi in Werbeagenturen tätig, der andere, aus Berlin stammend, seit über 25 Jahren Journalist. Sitz der GmbH ist der Neue Wall 54 in Hamburg. Von hier aus wollen beide der Logistik auf die Sprünge helfen: Sei es, einzelnen Betrieben, die sich am Markt besser positionieren wollen, sei es der ganzen Branche, um mit ihren Sorgen und Nöten besser in der Politik und öffentlichen Verwaltung wahr genommen zu werden.

## Synergien aus Journalismus und Marketing-Kompetenz

Das Norddeutsche Medienkontor soll jedoch nicht auf die Zeitungsarbeit begrenzt sein. „Durch das Wissen, das wir bei unseren journalistischen Recherchen erlangen, sind wir auch für Betriebe im Marketingbereich interessant“, erklärt Chefredakteur Soyka. „Wir wissen, wie die Logistik-

betriebe und ihre Zulieferer ticken.“ Und Grabsch fügt hinzu: „Man kann eigentlich kaum vernünftige Werbung für ein Unternehmen machen, wenn man nicht genau weiß, was es eigentlich tut. Alles andere, wie es leider so häufig geschieht, ist Zufall oder Stückwerk.“

Deshalb bietet das Norddeutsche Medienkontor neben seiner Verlagstätigkeit auch PR und Marketing an. Es nutzt die Synergien, die sich aus der gewissenhaften Recherche- und der kreativen Marketingarbeit ergeben. Zu seinen Kunden zählen bereits Firmen wie die Spedition Konrad Zippel, der Ferienpark Kreidesee, das Dichtungshaus GROMEX, das Soltau Logistic Center, der Lkw-Versicherer SpeditionenAssekuranz oder CheckMobile, ein Spezialist für mobile Datenerfassung. Mehr über die Agentur finden Sie auch unter [www.norddeutsches-medienkontor.de](http://www.norddeutsches-medienkontor.de)

*Text:* Larissa Dultz



Die Chefs des Norddeutschen Medienkontors und Herausgeber von „Stadt Land Hafen“: Holger Grabsch (l.) und Matthias Soyka

Foto: Daniel Bliefert



Der Seekanal bildet auf rund sechs Kilometer Länge die direkte Zufahrt zum Rostocker Hafen

# Auch Rostock wartet auf eine Fahrrinnenanpassung

Fehlende Wassertiefe für Tanker verhaselt Bilanz des Hafens

**Der Rostocker Hafen hat im vergangenen Jahr eine enttäuschende Bilanz zu verzeichnen. Mit 24 Millionen Tonnen (davon 1,7 Millionen Tonnen im Chemie-, Fracht- und Fischereihafen) wurden 2011 rund 1,3 Millionen Tonnen weniger als im Jahr davor umgeschlagen. Das ist ein Minus von fünf Prozent, das der Ostseehafen hinnehmen musste, während andere Häfen bis zu zweistellige Zuwachsraten verzeichnen durften.**

Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer der Hafentwicklungsgesellschaft Rostock (HERO) machte hierfür im Wesentlichen die fehlende Wassertiefe des Seekanals verantwortlich. 14,50 Meter beträgt sie derzeit, ausreichend für Tanker mit bis zu 80.000 Tonnen Ladung. Doch auch in diesem Segment geht ähnlich wie in der Containerschiffahrt der Trend zu immer größeren Einheiten. Bis zu 120.000 Tonnen können diese tragen – aber nicht nach Rostock, solange die gut sechs Kilometer lange Hafeneinfahrt

nicht zwei Meter tiefer ist. „Das ist ein klarer Wettbewerbsnachteil gegenüber den Pipelines aus Russland“, resümierte Bauermeister. Allein in diesem Bereich musste die HERO ein Minus von 38 Prozent auf 2,9 Millionen Tonnen einstecken.

**Baubeginn frühestens in drei Jahren**

Doch auch beim ersehnten Ausbau der Fahrrinne geht es den Rostockern ähnlich wie den Hamburgern. Sie müssen sich in Geduld üben. Die Untersuchungen

des Wasser- und Schifffahrtsamts seien schon abgeschlossen und an die übergeordnete Wasser- und Schifffahrdirektion weiter geleitet worden, so Bauermeister. In gut zwei Jahren sei mit der Planfeststellung zu rechnen, danach wie in Hamburg mit Klagen. Weniger von Umweltverbänden als vielmehr von Anwohnern, die noch mehr Schiffsverkehr nicht tolerieren wollen. Dennoch möchte Bauermeister die Planungen so schnell wie möglich vorantreiben, um gewappnet zu sein, wenn der Bund die vergleichs-

weise kleine Maßnahme (geschätzt rund 20 Millionen Euro) umsetzen wird.

Bis dahin will die HERO zumindest an Land für Größeres gewappnet sein. 55 Millionen Euro hat die Hafengesellschaft in 2011 für die Erweiterung des Piers III und Sanierungen an diversen Kaianlagen verbaut. Eine ähnliche Summe dürfte es auch in diesem Jahr werden. Die Fähr- und RoRo-Terminals sollen weiter ausgebaut, dazu der KV-Terminal um 50 Prozent erweitert werden. 76.720 Einheiten mit einer Ton-



Foto: Rostock Port/nordlicht



Foto: HERO

HERO-Geschäftsführer Ulrich Bauermeister zeigt auf den Stein des Anstoßes

nage von 1,5 Millionen Tonnen wurden hier abgefertigt – ein Plus von neun Prozent. Wöchentlich verkehren 30 Kombiverkehrszüge in Richtung Süden (zwölf nach Verona, sechs nach Duisburg, fünf nach Basel, drei nach Novara und je zwei nach Wels und Brno). Damit ist die Anlage allerdings an ihre Kapazitätsgrenze gelangt.

Alle Ausbauten sollen Mitte 2013 abgeschlossen sein. Bauermeister fasste jedoch schon jetzt zusammen, dass sich der Hafen „dem Charme des Provisio-

riums der letzten 20 Jahre entzogen“ habe.

#### Fähr- und RoRo-Güter bilden Hauptanteil

Mit Abstand wichtigster Geschäftszweig ist und bleibt die rollende Ladung. 13 Millionen Tonnen (+ 300.000 Tonnen) wurden im vergangenen Jahr verschifft. Das entspricht einem Anteil von 58 Prozent des Gesamtumschlags. Auch die Zahl der beförderten Lkw stieg um rund 9.000 auf 327.000, der gleiche Zuwachs war

bei den Trailern (113.000) verbucht worden. Rund 70 Prozent der knapp 7.500 Schiffe, die jährlich den Rostocker Hafen anlaufen, sind Fährschiffe.

Dagegen entwickelten sich auch die trockenen Massengüter nicht so gut. Mit 5,8 Millionen Tonnen wurden drei Prozent weniger umgeschlagen. Besonders Weizen mit 900.000 Tonnen weniger war sehr schwach. Auf eine abermals gute Saison freut sich der Hafen bei den Kreuzfahrern. 181 sind in diesem Jahr avisiert. Auch die Zahlen der

beförderten Fährpassagiere dürfte sich nach gut 2 Millionen in 2011 (- 50.000) verbessern, denn auf der Linie Rostock-Gedser werden im Frühling neue, größere Schiffe eingesetzt.

Text: Matthias Soyka

### Das ist die HERO

Gesellschafter der HERO sind die Hansestadt Rostock mit 74,9 Prozent und das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern mit 25,1 Prozent. Hauptaufgaben sind die Verwaltung, Entwicklung und Unterhaltung der Hafeninfrastruktur, die Verpachtung von Grund und Boden sowie die Vermietung von Immobilien im Gewerbegebiet Seehafen Rostock und die Bereitstellung von Service- und Versorgungsleistungen. Sie beschäftigt derzeit rund 170 Mitarbeiter.

Ladung	2010	2011	Veränderung
Flüssiggüter	4,6 Millionen	2,9 Millionen	- 1,7 Millionen
Schüttgüter	6,0 Millionen	5,8 Millionen	- 200.000
Stückgüter	365.000	550.000	+ 185.000
Fährgüter	11,5 Millionen	11,7 Millionen	+ 200.000
RoRo-Güter	1,2 Millionen	1,3 Millionen	+ 100.000
Sonstige	1,6 Millionen	1,7 Millionen	+ 100.000
<b>Gesamt</b>	<b>25,265 Millionen</b>	<b>23,950 Millionen</b>	<b>-1,315 Millionen</b> (Angaben in Tonnen)

# Bremen fürchtet um seinen Universalhafen

Handelskammer kritisiert rot-grüne Änderung des Betriebsgesetzes scharf



Fotos: Handelskammer Bremen

Michael Stark, Claus Brüggemann, Volker Kröning sowie Otto Lamotte und Matthias Fonger (v.l.) sind gegen die Gesetzesnovelle

**„Das ist eine Veränderung, die einen sprachlos macht“, sagte der ehemalige Bremer Justizsenator Volker Kröning (SPD), der für die Handelskammer Bremen und die IHK Bremerhaven um ein Gutachten zur Änderung des Bremischen Hafenbetriebsgesetzes geboten worden war. Sein Urteil war ebenso kurz wie vernichtend: „Die Änderung ist weder mit dem Atomgesetz des Bundes noch mit der bremischen Verfassung vereinbar.“**

Es geht um die Neufassung des Artikels 1 Absatz 2, in dem es künftig heißen soll: „Die Häfen sind als öffentliche Einrichtung wichtiger Teil der bremischen Gesamtwirtschaft,

die auf Nachhaltigkeit und erneuerbare Energien ausgerichtet ist. Ausgeschlossen ist im Hafengebiet deshalb der Umschlag von Kernbrennstoffen (...).“ Der Senat könne „allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen“. Die Neufassung hatten die rot-grünen Regierungsfractionen eingebracht. Weder der Senat noch die Verwaltung waren damit befasst worden.

Deshalb müsse der seit Jahrhunderten bewährte Status als Universalhafen bewahrt werden, wie es Handelskammer-Präsident Otto Lamotte formuliert. Er sah vor allem nicht die Eile, die sich aus dem Dringlichkeitsantrag der Fraktionen ergibt. Hier gehe es um weit mehr als um den ohnehin schon beschlossenen Ausstieg aus der Kernenergie. Künftig müsste sich erstmals der Umschlag politischen Zielen unterordnen.

Novelle verstößt gegen Landesverfassung

Wirtschaft wird massiv verunsichert

Allein dieser Umstand ist für Kröning ein Zeichen, wie viele „beträchtliche Defizite“ die Novelle aufweist. Die Einschränkung des freien Güterumschlags verstoße gegen die Landesverfassung. In ihr werde der Gesetzgeber aufgefordert, die Schifffahrt zu schützen und zu fördern. Auch das Bundesatomgesetz werde verletzt, da es keinerlei Spielraum für Landespolitik und Verwaltung lasse. „Atom ist in alleiniger Hoheit des Bundes.“

Claus Brüggemann, Präsident der IHK Bremerhaven, fragte, was mit anderen „nicht nachhaltigen“ Umschlagsgütern sei, wie beispielsweise Erdöl, Sprengstoff oder andere Militärausrüstung. Die Wirtschaft werde massiv verunsichert und somit Bremen als Hafenstandort schwerer Schaden zugefügt.

Schon jetzt sei dieser nicht unerheblich. Kröning erinnerte daran,



**Volker Kröning:**  
Langjähriger Senator und SPD-Bundestagsmitglied

Der 66-Jährige war von 1983 bis 1987 Bremer Innensenator, von 1987 bis 1991 Justizsenator und von 1991 bis 1994 Finanzsenator, zudem von 1994 bis 2009 Mitglied des Bundestages

dass Bremen sich solidarisch gegenüber den anderen Hafenländern Niedersachsen und Hamburg verhalten müsse und nicht die Kosten für etwaige Polizeieinsätze zur Sicherung von Castortransporten auf die Nachbarn abwälzen dürfe. Zudem bestehe die Gefahr, dass Bremen Gelder zur Hafenlastenabgeltung aus dem Länderfinanzausgleich verliere,

### Klage vorm Staatsgerichtshof androht

Hauptgeschäftsführer Matthias Fonger forderte deshalb, das Gesetz zurückzuziehen. Er hoffte auf die Einsicht der Politik, machte jedoch klar, dass die Kammern andernfalls eine Klage vorm Staatsgerichtshof erwägen.

Ungeachtet dessen hielt auch Bürgermeister Jens Böhrnsen (SPD) an der Neuregelung fest. Ein gerichtliches Nachspiel scheint somit vorprogrammiert.

*Text: Matthias Soyka*

## Nord-Ostsee-Kanal mit stolzer Bilanz

**Kiel** - Der Nord-Ostsee-Kanal hat sich im vergangenen Jahr dem Rekord aus 2008 erheblich angenähert. Die transportierte Gesamtgütermenge erreichte mit einer Steigerung von 16,9 Prozent 98 Millionen Tonnen. Dabei erhöhte sich in den deutschen Ostseehäfen der Seegüterumschlag um 9,3 Prozent, in den Nordseehäfen um 4,9 Prozent. Die Gesamtzahl aller Schiffe im Transit- und Teilstreckenverkehr stieg im Vergleich zum Vorjahr fünf Prozent auf 33.522.

Dabei passierten die Schiffe auch wieder deutlich besser ausgelastet den Kanal. Im Transitverkehr ist die Ladung im Vergleich zum Vorjahr um 17 Prozent gestiegen, bei der Bruttoraumzahl um 16,5 Prozent und bei der Schiffsanzahl um 5,5 Prozent. Das heißt: Im Durchgangsverkehr haben fast 26.000 Schiffe mit einer

Vermessung von insgesamt 145,2 Millionen BRZ eine Ladungsmenge von 92,1 Mio. Tonnen befördert.

Die Bruttoraumzahl stieg im Gesamtverkehr des Jahres 2011 um 16,1 Prozent auf 154,5 Millionen BRZ. Vor zehn Jahren wurden auf dem NOK bei einer Gesamtbruttozahl von knapp 101 Millionen BRZ mit 38.406 Schiffen gerade mal 62,5 Millionen Tonnen Ladung bewegt. Die mittlere BRZ ist seit 2001 von 2.622 um 76 Prozent über 4.166 in 2010 auf 4609 BRZ im vergangenen Jahr gestiegen. Am stärksten wuchs die Anzahl der Schiffe in der Verkehrsgruppe 4 (bis 160 Meter Länge, 23,5 Meter Breite, 9,5 Meter Tiefgang) um 14 Prozent und in der Verkehrsgruppe 5 (bis 210 Meter Länge, 27 Meter Breite, Tiefgang zwischen 7 und 9,5 Meter) um 27 Prozent.

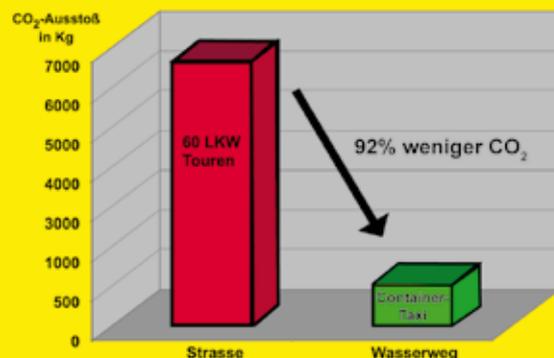
## ECKELMANN GRUPPE

### Transport mit Verantwortung



**für Verkehrsentslastung  
und Klimaschutz**

Vergleich CO<sub>2</sub>-Ausstoß LKW-ContainerTaxi



Die Daten basieren auf einem CO<sub>2</sub>-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-/Container-Taxi-Tour.

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

# Cuxport mit Großauftrag für Autoexport

Zwei neue Liniendienste mit vier wöchentlichen Abfahrten nach Großbritannien



Fotos: Cuxport

Drangvolle Enge herrscht neuerdings bei Cuxport: Künftig fahren neun statt fünf Schiffe pro Woche von hier ab

**Zum Jahreswechsel erweiterte Cuxport seinen Umschlagstakt für Autotransporte. Statt fünf fahren künftig neun Schiffe pro Woche vom Multi-Purpose-Terminal ab. Dabei bedienen neben DFDS mit United European Car Carriers (UECC) und FLOTA nunmehr zwei weitere Reedereien mit RoRo-Verkehren Großbritannien. Zusätzlich investiert der Hafenbetreiber in seine Infrastruktur, um seine Servicepalette zu vertiefen.**

Knapp 150 Meter misst die MS „Galicia“, die zu Beginn der 2. Kalenderwoche dieses Jahres zum ersten Mal Cuxhaven in Richtung des nordenglischen Hafens

Immingham verließ. Mit über 1.000 BMW an Bord legte das RoRo-Schiff der spanischen Reederei FLOTA SUARDIAZ von den Cuxport-Anlagen ab. Zu-

vor hatte hier bereits an den Weihnachtsfeiertagen UECC mit seiner fast 170 Meter langen MS „Vinni“ ebenfalls rund 1.000 Neuwagen für den britischen Markt aufgenommen und nach Southampton an der Südküste transportiert.

und FLOTA SUARDIAZ inzwischen für den Fahrzeugfabrikanten die Destinationen Southampton und Immingham. Diese Short-Sea-Verkehre für Neuwagen ergänzen die bisher von Cuxport organisierten fünf wöchentlichen Abfahrten mit DFDS Seaways in diesem Geschäftssegment nach Nordengland.

Notwendig sind die neuen RoRo-Dienste durch die Ausweitung der Vertragsbeziehung mit dem Original Equipment Manufacturer. Bei Cuxport werden alle für Großbritannien bestimmten, aus den BMW-

BMW verschifft  
130.000 Fahrzeuge

Die beiden Premierenanläufe in Cuxhaven stehen exemplarisch für die Etablierung von zwei neuen Liniendiensten in der Automobillogistik: Zweimal pro Woche bedienen UECC



Besonders die Autoverladung hat sich prächtig entwickelt

Werken in Österreich und Deutschland kommenden Neufahrzeuge für die nächsten drei Jahre umgeschlagen – ein Volumen von 130.000 Pkw pro Jahr. „Cuxport ist ein wichtiger Partner der europäischen Automobilindustrie, wenn es um den Umschlag der Fahrzeuge innerhalb internationaler Transportketten geht. Mit unseren Kapazitäten bei Flächen, Umschlagsequipment und Personal haben wir uns in diesem Bereich ein hohes Renommée erarbeitet, das durch die optimale nautische Lage Cuxhavens und die ausgezeichneten Hinterlandverbindungen abgerundet wird“, sagt Peter Zint, Geschäftsführer der Cuxport GmbH. „RoRo-Ladungen im Automobilbereich sollen bei uns künftig auch für Nordafrika und die Kanarischen Inseln verladen werden.“

#### Infrastruktur wird weiter verbessert

Begleitet wird der Ausbau des Dienstleistungsangebots bei Cuxport durch Investitionen in die Infra- und Suprastruktur. „Neben den gestiegenen Umschlagzahlen, die wir zuletzt verzeichnen konnten, haben ebenso die Faktoren Zeit und Servicequalität unseren Ruf als Dienstleister in den verschiedenen Branchen entscheidend geprägt. So erlauben uns die für den Eisenbahnanschluss von Cuxport vorgesehenen Doppelstockrampen eine schnellere Be- und Entladung der Autozüge“, betont Zint.

Zudem entsteht auf dem Cuxport-Gelände eine automatisierte Waschanlage, in der die Neuwagen nach dem langen Bahntransport

und vor der Überfahrt nach Großbritannien von Staub- und Schmutzpartikeln befreit werden können. Und für den Daimler-Konzern, der seine Fahrzeuge über Cuxport nach Södertälje in Schweden verladen lässt, trägt der Hafendienstleister im Rahmen seines Dienstleistungsportfolios einen speziellen Unterbodenschutz auf, um die Wagen vor Korrosion zu schützen.

#### Baubeginn für Liegeplatz 4 noch in diesem Jahr

„Erhöhte Umschlagsvolumina sind für einen Hafenbetreiber stets aus zwei Perspektiven zu betrachten: Zum einen gilt es, sich landseitig auf den vergrößerten Flächenbedarf einzustellen, zum anderen müssen aber auch an der Kaikante flexible Lösungen gefunden werden, um unnötige Liegezeiten zu verhindern. Um diesen Ansprüchen der Automobilindustrie, aber auch denen unserer Auftraggeber aus anderen Produktionszweigen gerecht zu werden, forcieren wir gemeinsam mit unserem Mehrheitsgesellschafter Rhenus die Entwicklung eines weiteren Tiefwasserliegeplatzes“, blickt Zint voraus. „Das Planfeststellungsverfahren von Liegeplatz 4 wird noch in diesem Frühjahr abgeschlossen werden.“ Ein Baubeginn noch in diesem Jahr ist also möglich.

Bisher stehen dem Hafenbetreiber zwei Tiefwasserliegeplätze am Steubenhöft-Terminal und vier weitere am Europakai mit einem Tiefgang von bis zu 15,80 Metern zur Verfügung. Die Lage am seeschifftiefen Wasser der Elbmündung ermöglicht einen direkten und



BMW beliefert von hier aus den gesamten britischen Markt

schleusenfreien Zugang zur Nordsee. Zwei automatische RoRo-Rampen mit einer Belastbarkeit bis zu 350 Tonnen sowie eine Schwerlastplattform und -straße für besonders massive Umschlagsgüter, beispielsweise aus dem Projektgeschäft, gehören zu den weiteren Charakteristika des Multi-

Purpose-Terminals. „Der Ausbau von Liegeplatz 4 wird zu einem weiteren Meilenstein unserer 1997 begonnenen Geschichte, die auf einem sinnvollen Ladungsmix basiert, zu dem der Automobilumschlag einen sehr wichtigen Beitrag leistet“, so Zint.

*Text:* Matthias Arnhold

## Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



- Lagern
- Kommissionieren
- Ab-/Umfüllen
- Silo-LKW-Beladen
- Container Be- und Entladen
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken



### Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9  
22113 Hamburg

Tel. 0 40 - 78 04 74 -0  
Fax 0 40 - 78 04 74 -11

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

# Verlagerung des Offshore-Testfelds hat oberste Priorität

Cuxhavens neuer Oberbürgermeister Ulrich Getsch im Stadt-Land-Hafen-Interview

Seit 1. November letzten Jahres ist Ulrich Getsch neuer Oberbürgermeister der Stadt Cuxhaven. Er trat die Nachfolge von Arno Stabbert (CDU) an, der nicht wieder kandidierte. Nun soll der Wunschkandidat von CDU, FDP und Grünen vor allem den Offshore-Bereich weiter etablieren. Im Stadt-Land-Hafen-Interview erklärt er, wo die größten Herausforderungen liegen.

## Was planen sie in Cuxhaven während Ihrer Amtszeit?

**Getsch:** Die Entschuldung der Stadt Cuxhaven voranzutreiben. Cuxhaven als Tourismus-, Fisch- und Offshorestandort weiter auszubauen. Dafür zu sorgen, dass noch mehr Konsum entsteht, um den Einzelhandel in Cuxhaven zu stärken. Wer baut, glaubt an die Zukunft. Deshalb ist es eine meiner vorrangigen Aufgaben, die verschiedensten Bauvorhaben wie Hoch- und Tiefbau weiter voranzutreiben, um die Attraktivität der Stadt Cuxhaven weiter zu stärken.

## Wie wird sich der Hafen weiter entwickeln?

**Getsch:** Basierend auf dem im Jahr 2009 von der Stadt Cuxhaven und Niedersachsen Ports GmbH erstellten Hafenentwicklungskonzept wird sich der Seehafen Cuxhaven vor allem im Bereich der Offshore-Windindustrie sowie im Bereich der Short-Sea Verkehre weiter entwickeln. Neben dem bereits vorhandenen Offshore Terminal I (Liegeplatz 8) wird voraussichtlich Ende 2012 der neue Offshore Terminal II (Liegeplatz 9) fertiggestellt sein.



**Dr. Ulrich Getsch**

Der gebürtige Hamelner ist Diplom-Kaufmann, studierter Betriebswirt und promovierter Wirtschaftspädagoge. Als Oberstudienrat, Studiendirektor und Projektleiter war der dreifache Familienvater in unterschiedlichen Positionen für den Bayer-Konzern und an diversen Schulen, Universitäten und Instituten tätig. Der 62-jährige Vater von vier Kindern ist verwitwet.

Mit dem vorgesehenen Bau von Liegeplatz 4, für den das Planfeststellungsverfahren im März 2012 abgeschlossen sein wird, werden die Kapazitäten für den Umschlag vor allem für die Automobilbranche sowie auch für die Offshore-Industrie erheblich erweitert und somit flexibler auf die Wünsche der Kunden eingegangen werden können. Mittel- bis langfristig ist zudem von einem weiteren Lückenschluss der Liegeplätze 5

bis 7 auszugehen. Zudem erwarten wir einen erheblichen Zuwachs von Service- und Wartungsschiffen innerhalb der nächsten fünf Jahre. Der Hafenumschlag im Short-Sea-Verkehr entwickelt sich kontinuierlich gut. Das gilt auch für den Autoumschlag. Fast jeden Tag kommt bzw. verlässt ein Car-Carrier den Hafen von Cuxhaven Richtung England bzw. Schweden.

**Welche Veränderungen haben sich in den Planun-**

## gen durch die doppelte Energiewende der Bundesregierung ergeben?

**Getsch:** Cuxhaven hat – basierend auf einem Offshore-Masterplan von 2003 – bereits sehr frühzeitig eine vorausschauende Angebotsplanung für die Unternehmen der Offshorebranche gemacht und konsequent realisiert - unabhängig von der doppelten Energiewende. Mit den Offshore-Terminals verfügen wir über ein Alleinstellungsmerkmal an der deutschen Nordseeküste.

## Sie haben im Hafen insgesamt neun Liegeplätze zur Verfügung. Einige sind allerdings noch nicht fertig gestellt. Hat sich der Druck diesbezüglich erhöht?

**Getsch:** Sicherlich hat sich der Druck durch die hohen Anforderungen an die Offshore- und Car-Logistik erhöht. Deshalb arbeiten wir mit Hochdruck daran, den Ansprüchen der Offshore- und Automobilbranche durch die Fertigstellung des Offshore-Terminals II sowie dem Bau des Liegeplatzes 4 nachzukommen.

**Etliche große Unternehmen haben Konstruktionshallen unmittelbar**

**hinter dem Deich errichtet und Optionen auf weitere Flächen. Viel Platz für weitere Neuansiedlungen gibt es hier nicht mehr. Was tun sie da?**

**Getsch:** Im Jahr 2011 hat die Cuxhavener Hafen Entwicklungsgesellschaft als kommunales Unternehmen rund 85 Hektar Gewerbe- und Industrieflächen erschlossen – das Investitionsvolumen zur Erstellung der notwendigen Infrastruktur belief sich nach Abschluss der Maßnahmen auf rund 33 Millionen Euro und ist nur mit Hilfe der Europäischen Union und dem Land Niedersachsen durchführbar. In 2012 werden die Erschließungsmaßnahmen fortgeführt. Cuxhaven kommt somit der immer stärker werdenden Nachfrage nach Ansiedlungsflächen für die Offshore-Industrie nach und ist bereits jetzt dabei, zusätzliche Flächen für den weiteren Ausbau der Offshore Basis Cuxhaven zu planen.

**Stehen Sie mit Firmen in konkreten Verhandlungen?**

**Getsch:** Wir bedienen jegliche Anfragen von Unternehmen der Offshorebranche umfassend und erarbeiten individuelle Angebote. Zudem fördern und bedienen wir u.a. die Netzwerke und Cluster der Windenergiebranche, sind auf allen relevanten Messen vertreten und stehen somit in regem Kontakt mit den Unternehmen.

**Vor welchen Problemen stehen Sie?**

**Getsch:** Die geplante und allseits geforderte Weiterentwicklung der Offshore

Basis Cuxhaven ist im Wesentlichen abhängig von der Verlegung des Testfeldes – also den vorhandenen fünf Testanlagen – von Cuxhaven nach Langen-Neuenwalde. In 2012 hat dieses Projekt oberste Priorität.

**Wie ist die Unterstützung aus Land und Bund?**

**Getsch:** Durch das Land Niedersachsen haben wir eine außerordentlich gute Unterstützung erhalten – politisch wie finanziell. So werden in den Jahren 2006 bis 2012 rund 200 Millionen Euro des öffentlichen Sektors in die Entwicklung der Offshore Basis Cuxhaven fließen. 180 Millionen Euro werden durch den privaten Sektor in diesem Zeitraum investiert. Die von der Bundesregierung beschlossene Energiewende, bei der vor allem auch die Offshore-Windenergie eine herausragende Bedeutung zukommt, wird in Cuxhaven durch die Schaffung einer entsprechenden Offshore-Infrastruktur zukunftsorientiert umgesetzt.

**Die Firma BARD steht seit einem Jahr zum Verkauf. Davon ist auch ihre Tochter Cuxhaven Steel Constructions betroffen? Wie wirkt sich das auf den Betrieb aus?**

**Getsch:** Nach uns vorliegenden Informationen soll der Verkauf von BARD im ersten Quartal 2012 abgeschlossen sein, und wir gehen davon aus, dass der Betrieb mit seiner einzigartigen Infra- und Suprastruktur sich erfolgreich im Offshore-Markt behaupten wird. Derzeit werden nach wie vor hier in Cuxhaven bei CSC Cuxhaven Steel Construction GmbH die

Stützkreuze für den Aufbau des Windparks BARD Offshore I gefertigt und verschifft.

**Wie hat sich der konventionelle Umschlag verändert?**

**Getsch:** Zum Jahresbeginn 2012 haben sich sehr positive Entwicklungen für den Standort Cuxhaven ergeben: Über den Hafenterminal Cuxport werden in den kommenden Jahren durch die Hinzugewinnung von zwei neuen Reedereien die Fährverkehre nach England erweitert. Der Automobil- als auch der Offshore-Umschlag ist hierbei ein wesentlicher Wachstumstreiber.

**Im Sommer geht der erste Bauabschnitt von Wilhelmshaven ans Netz. Erwarten Sie deshalb Einbußen?**

**Getsch:** Nein – unser Schwerpunkt in Cuxhaven liegt im Ausbau der Short-Sea-Verkehre und des Offshore-Umschlags. Wilhelmshaven ist mit seinem Tiefwasserhafen auf Containerumschlag ausgerichtet – deshalb erwarten wir hier keine Einbußen.

**Durch die Ansiedlung der Windenergieunternehmen wurden in Cuxhaven etliche Hundert Arbeitsplätze geschaffen. Gibt es auch Überlegungen seitens des Rats, die Stadt selbst attraktiver zu machen?**

**Getsch:** Unabhängig von der Ansiedlung der Windenergieunternehmen befindet sich Cuxhaven in einem stetigen Weiterentwicklungsprozess. Neben der Neugestaltung der Einkaufszentren Lotsenviertel und Nordersteinstraße im Zentrum der Stadt Cuxhaven werden derzeit beispielsweise auch in den Kurbereichen sowie im Hafenbereich attraktivitätssteigernde Projekte umgesetzt wie die Neugestaltung der Kurpromenade in Duhnen und der Bau des Museumskomplexes „Windstärke“. Gleichzeitig werden auch im Wohnungsbau viele Investitionen getätigt, um den Standort Cuxhaven auch zukünftig für Bürger und Neubürger attraktiv und lebenswert zu machen.

*Das Interviewe führten:*

Matthias Soyka, Holger Grabsch



Am Offshorehafen wird der Platz langsam knapp



Fotos: SunCoal

Die Biokohle gibt es je nach Kundenwunsch als Pellets, Brickets oder in Pulverform

# Ist erst mal das Wasser weg, flutscht die Energie

Biomasse besticht mit hohem Wirkungsgrad

Es braut sich was zusammen. Auch wenn die Nutzung von Biomasse in vielen Bereichen noch in den Kinderschuhen steckt, sind die Möglichkeiten verheißungsvoll. Das größte Potenzial versprechen Mikroalgen, meint Prof. Olaf Kruse vom Centrum für Biotechnologie (CeBiTec) der Universität Bielefeld. Das sind kleine grüne Einzeller, die punktförmig im Wasser treiben und nicht mit Makroalgen zu verwechseln sind, die man tentakelartig aus den Meeren und Seen kennt. Auch sie sind energetisch nutzbar, wenn auch nicht in dem Maße. Aber das Feld ist groß. Insgesamt gibt es rund 200.000 verschiedene Algenarten.

Der große Vorteil von Mikroalgen ist ihr hoher Fettanteil, der sich noch erhöht, wenn man den Pflanzen Nährstoffe entzieht. „Das Fettpolster ist bei Pflanzen wie bei Menschen eine Lagersubstanz zum Überleben“, erläutert Kruse. Der Fettgehalt kann bis zu 70 Prozent der Trockenmasse betragen. Erzielt wird er in einem Reaktor, einer Art großem Kochtopf, in dem die Al-

gen im Wasser unter Zufuhr von Licht, CO<sub>2</sub> und Mineralien rasant gedeihen. Bei 22 bis 25 Grad verdoppeln sie sich alle sechs bis acht Stunden. Sind genug da, wird das Wasser innerhalb weniger Stunden herausgefiltert oder zentrifugiert. Nach der Trocknung kann in herkömmlichen chemischen oder Pressverfahren das Öl extrahiert und danach raffiniert werden.

In der Energiebilanz liegt der Algensprit (egal ob Bio-Diesel oder Ethanol) bei etwa zwölf Prozent im Bereich der Photovoltaik.

Algen sind effizienter als Solarzellen

Gemessen am Anteil, wie viel Sonnenenergie genutzt wird (Photonen-Konversionseffizienz), sind die Algen aber deutlich vorn. Bei den meisten

Pflanzen wie Zuckerrüben beträgt der Anteil unter einem Prozent, bei Biomasse maximal drei Prozent. Die Algen bringen es immerhin auf sechs Prozent. Das ist rund die Hälfte dessen, was Sonnenkollektoren schaffen. Zieht man aber die Energie ab, die zum Bau der Solarzellen benötigt wird, ist der Anteil auch hier nur noch bei einem Prozent. Zudem lassen sich die Reststoffe



Dr. Jan Mußnug vor einem 20 Liter großen Algenreaktor



Chlamydomonas-Mikroalgen      Laborflaschen mit Zellkulturen

der Algen noch zu Biogas fermentieren.

Derzeit arbeitet Kruse an einem Verfahren, wie die Algen massenweise hergestellt werden können. In warmen Regionen könne dies in Teichen geschehen, in nordeuropäischen Gefilden seien Sonnenkollektoren-artige Platten die beste Wahl. Bis zu 20 Tonnen Treibstoff ließe sich im Jahr aus einem Hektar Anbaufläche erzielen. Zu einer Vollversorgung reicht das nach derzeitigem Stand freilich nicht. Um den gesamten Treibstoffbedarf Deutschlands zu decken, müsste demnach ein Sechstel des Bundesgebiets mit den Zellen bedeckt sein.

**Kostensenkung durch günstigere Materialien**

Auch die Wirtschaftlichkeit ist noch ausbaufähig. Kruse hofft auf Kosten von unter zehn Euro pro Quadratmeter. Derzeit lie-

gen sie noch beim Zehnfachen. Durch günstigere Materialien beim Bau der Kollektoren gebe es aber noch etliche Einsparmöglichkeiten.

Konzerne wie Siemens arbeiten mit Hochdruck an der neuen Technik. Im Frühjahr soll eine Testanlage in Betrieb gehen. In den nächsten fünf bis zehn Jahren hält Kruse den Bau einer ersten Großanlage für möglich.

**Grüne Pellets haben Heizwert wie Braunkohle**

Die wiederum bietet die Firma Suncoal schon jetzt an. Sie hat ein Verfahren entwickelt, wie aus Biomasse Kohle wird, die mit fünf bis sieben kW/h etwa den gleichen Heizwert wie getrocknete Braunkohle aufweist. Verwendet werden dabei alle Arten von biologischen Reststoffen, die wie die Algen zunächst getrocknet werden. Der

Vorgang des „Kochens“ nennt sich „Hydrothermale Karbonisierung“. Am Ende hat der Rohstoff nur noch acht Prozent Wassergehalt. Anschließend kann die noch bröselige, braune Kohle nach Wunsch verarbeitet werden – entweder zu Pellets, Brickets oder Kohlenstaub. Im Vergleich zu reiner Biomasse bietet diese Form der Weiterentwicklung die Möglichkeit, den Rohstoff einzulagern und besser zu transportieren.

In einer Pilotanlage hat Suncoal die Technik seit 2008 erprobt. Nun soll sie von Stadtwerken und Entsorgungsunternehmen eingesetzt werden. Rund ein bis zwei Hektar Fläche benötigt eine Großanlage, die bei Investitionskosten zwischen 10 und 20 Millionen Euro mit einem Jahresverbrauch von 80.000 Tonnen Biomasse rund 20.000 Tonnen Kohle abwirft. Angesichts des Gesamtaufkommens von 4,3 Millionen Tonnen im Jahr ergibt sich für ganz Deutschland ein Potenzial von einer Million Tonnen Biokohle, was etwa ein Prozent des Jahresbedarfs ausmacht. Immerhin

wird durch eine Anlage der Energiebedarf von über 10.000 Haushalten gedeckt werden.

**Nur sechs Prozent fallen weg**

Ein weiterer Vorteil ist der enorme Wirkungsgrad. Aus der Biomasse, die aus einem Hektar Fläche gewonnen wird, kann durch das Karbonisierungsverfahren zehn Prozent mehr Energie herausgeholt werden, als es bei konventionellem Einsatz des Rohstoffs der Fall wäre. „Der energetische Wirkungsgrad ist größer als 90 Prozent. Für die Herstellung der grünen Kohle werden etwa sechs bis neun Prozent der hergestellten Kohle benötigt“, sagt Firmenchef Friedrich von Ploetz. „Dadurch wird nahezu die gesamte Biomasse genutzt.“ Auch auf dem Preissegment kann die Biokohle mithalten. Zwar ist sie etwas teurer als herkömmliche Kohle. Addiert man dort allerdings die CO<sub>2</sub>-Abgabe bei der üblichen Kohle hinzu, ist sie absolut konkurrenzfähig.

*Text:* Matthias Soyka



**Prof. Dr. Olaf Kruse,**  
Universität Bielefeld

Der 50-Jährige und sein Team arbeiten eng mit der Universität Karlsruhe und der University of Queensland in Australien zusammen.



**Friedrich von Ploetz,**  
35, Suncoal Industries

Die hydrothermale Karbonisierung wurde bereits Anfang des 20. Jahrhunderts vom Breslauer Friedrich Bergius erforscht.

# Elbstand am Elbstrand

Mitten im Freihafen tummelt sich seit vier Jahren ein Messebauer



Fotos: Norddeutsches Medienkontor

Grafiker Tim Buhr schneidet in der Werkstatt eine Folie für einen von hinten beleuchteten Aufsteller zurecht

**Wir befinden uns im Jahre 2012 n. Chr. Der ganze Freihafen ist von der maritimen Wirtschaft besetzt. Der ganze Freihafen? Nein! Ein von unbeugsamen Messebauern bevölkerter Betrieb hört nicht auf, den umschlagsbeseelten Hanseaten mit guter Arbeit Widerstand zu leisten. Dies allerdings nicht mit Hilfe eines gallischen Zaubers, sondern einfach nur mit Grips und Phantasie. Seit gut vier Jahren sitzen nun schon Manuel Meyer und Ronny Gottwald mit ihrer Firma Elbstand auf dem Gelände von Blohm + Voss unmittelbar am Alten Elbtunnel.**

Wie so oft im Leben spielte auch hier der Zufall eine große Rolle. Eigentlich hatte Meyer Architektur studiert. Während seiner universitären Ausbildung bekam er über eine Bekannte viel mit Eventagen-turen zu tun und wurde vor zwölf Jahren freier Designer. In verschiedenen

Hamburger Messebauunter-nehmen lernte er anschließend mehr über den nicht ganz unwichtigen kaufmännischen Part.

Via Internet fand man zu Blohm + Voss

Als er mit Ronny Gottwald vor vier Jahren einen

geeigneten Kompagnon fand, hob Meyer Elbstand aus der Taufe. Doch wie verschlug es ihn, der ein wenig wie RTL-Frontmann Peter Kloeppele aussieht, in den Hafen? „Erst waren Büro und Lager getrennt. Bald wurde alles zu eng und wir begannen die Suche nach geeigneten Räumlichkeiten. Im Internet stach uns das alte Materiallager von Blohm + Voss ins Auge, und nach der ersten Besichtigung haben wir sofort zugeschlagen.“ Ein Gutteil der Fläche nutzt die Firma weiterhin als Lager, was sie in die Lage versetzt, mitunter deutlich günstiger als die Konkurrenz



**Manuel Meyer,**  
44, Geschäftsführer  
Elbstand

Der gelernte Architekt hat sich vor fünf Jahren selbständig gemacht.

Leistungen anzubieten. „Oft werden Messe-möbel nur für eine einzige Veranstaltung gebaut und



Die Firma hat ihren Sitz im Betriebsgelände von Blohm + Voss

danach entsorgt“, berichtet Meyer. „Wir versuchen dagegen, möglichst viel Einrichtung wiederzuverwenden.“

Elbstand sieht sich als junges, flexibles aber auch leistungs- und qualitätsorientiertes Messebauunternehmen. „Nach dem Motto: Mit Spaß ans Ziel“, erklärt Meyer, „haben wir zu allen Kunden ein sehr enges aber freundschaftliches Verhältnis. Unser Portfolio reicht von Designmesseständen, Grafikproduktion, Display und Möbelbau bis zu Laden- und Veranstaltungsbau.“

Viele Kunden stammen aus der Nachbarschaft

Das Unternehmen hat mittlerweile elf Mitarbeiter (junge Architekten, Projektleiter, Veranstaltungs- und Bürokaufleute) bei einem Jahresumsatz von 2,5 Millionen Euro. Zu den Kunden zählen natürlich auch viele Nachbarn. „Wir haben eine starke Verbindung zu Hamburg, und wollen in erster Linie einheimische Firmen ansprechen“, so Meyer weiter. Unverständlich bleibt ihm, wie eine hiesige Firma Dienstleister aus anderen Regionen buchen kann. Zu der langen Liste der Kunden gehören Caterpillar Marine Power Systems, Liebherr, G+H Marine oder der Solarhersteller Colexon und der Spielebauer SEGA.

Zweidimensionale Marke in dritte Dimension bringen

Für den Architekten Meyer stellt der Messebau immer wieder eine besondere Herausforderung dar. „Die

Aufgabe oder der Unterschied zur herkömmlichen Architektur besteht darin, dass eine zweidimensionale Marke in eine dritte Dimension, also den Messestand, gebracht werden muss.“ Kundenspezifisch habe man sich zusätzlich immer wieder auf die Corporate Identity und die Firmenfarben einzustellen. Es gilt, die Funktionen und Vorgaben der Kunden in die Architektur durch Grafik, Wand- und Bodenfarben, Medientechnik und Mobiliar einfließen zu lassen.

Zur Inspiration gehört für das Team immer eine kreative Umgebung. „Das bietet der Hafen mit seiner Vielfalt von der alten Speicherstadt und den Industriebauten aus der Jahrhundertwende bis zu Windkraftwerken, der Elbphilharmonie und den modernsten Schiffsverladestationen der Welt auf jeden Fall.“

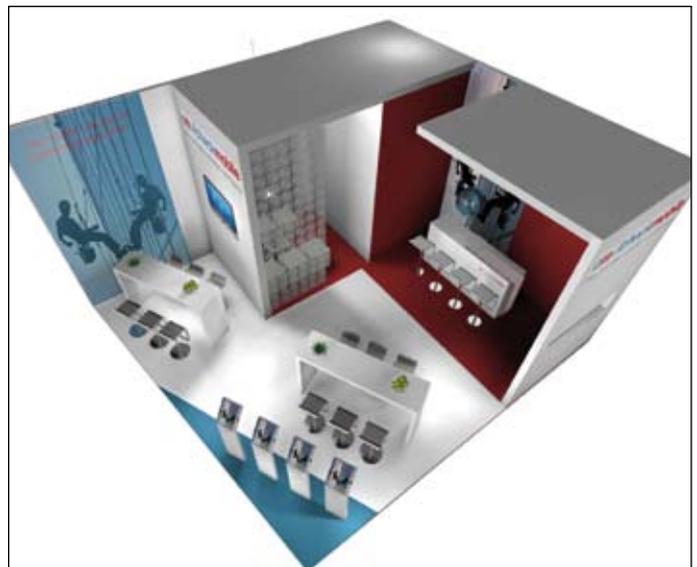
Sonderstellung auch beim Zoll

Dass Elbstand im Hafen eine Sonderstellung einnimmt, zeigt auch das Verhältnis zum Zoll. Dort war man nicht gewohnt, dass die Ware eines Dienstleisters immer wieder zurückkommt. Schließlich unterhält Elbstand ein nicht unerheblich großes Lager mit wieder verwertbaren Bauteilen und Mobiliar. Doch für derartige Dinge gibt es eigentlich kein Zollverfahren. Aber man hat sich mit den Beamten arrangiert. Bis Ende des Jahres bleibt Elbstand unbeugsam, dann fällt der Zollzaun. Ganz ohne Zauberkraft.

Text: Matthias Soyka



Die Entwürfe für einen Messestand entstehen am Computer



So könnte der CheckMobile-Stand auf der LogiMat aussehen



Modulare Konzeption mit eingelagerten Teilen spart Kosten

# Aus dem Bett in die Liege

Urlaubsansprüche bei Langzeiterkrankungen verfallen erst nach drei Jahren

Spätestens seit der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes aus dem Jahre 2009 ist bekannt, dass ein aufgrund von Langzeiterkrankungen nicht genommener Jahresurlaub des Arbeitnehmers nicht automatisch verfällt, sondern nach der Genesung des Arbeitnehmers noch genommen werden kann, auch wenn es sich dabei um Urlaubsansprüche aus mehreren zurückliegenden Jahren handelt. Endet das Arbeitsverhältnis allerdings vor einer Wiederaufnahme der Tätigkeit des Arbeitnehmers nach der Langzeiterkrankung, kann der Arbeitnehmer nach neuerer Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts vom Arbeitgeber die Urlaubsabgeltung, also eine finanzielle „Ausbezahlung“ von Urlaubsansprüchen aus den zurückliegenden Jahren verlangen, die aufgrund der Langzeiterkrankung nicht genommen werden konnten.



Grundsätzlich gilt vor Gericht: Wer frei hat, hat noch lange nicht Urlaub

Jede Arbeitsvertragspartei kennt das: Nach bisher geltendem Recht sind Urlaubsansprüche spätestens mit Ablauf des 31. März des Folgejahres verfallen, wenn sie bis dahin nicht beantragt oder genommen worden sind, auch wenn die Mitarbeiter etwa durch Krankheit an der Inanspruchnahme ihres Urlaubs gehindert waren. War der Urlaubsanspruch verfallen, kam natürlich auch eine

wirtschaftliche Ausbezahlung des nicht genommenen Urlaubs nicht mehr in Betracht.

## Im Extremfall drohen Nachzahlungen

Dies ist nach der Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts vom 4. Mai 2010 (9 AZR 183/09) nun anders. Künftig verlieren Arbeitnehmer ihren Anspruch auf Ausbezahlung des rest-

lichen Urlaubs zum Ende ihres Arbeitsverhältnisses nicht, wenn sie durch Krankheit bis zum Ende des Arbeitsverhältnisses daran gehindert waren, ihren Urlaub noch während des laufenden Arbeitsverhältnisses in Anspruch zu nehmen. Solche Ansprüche auf Urlaubsabgeltung „in Geld“ entfallen nach aktueller Rechtslage erst mit Ablauf der gesetzlichen Verjährungsfrist von drei Jahren.

Endet ein Arbeitsverhältnis also unmittelbar im Anschluss an eine Langzeiterkrankung, ohne dass der Arbeitnehmer seine Tätigkeit wieder aufnehmen kann, müssen Arbeitgeber damit rechnen, die während der gesamten Dauer der Langzeiterkrankung aufgelaufenen Ur-



Krankheit zählt nicht als Urlaub – Urlaub soll Erholung sein

laubsansprüche von bis zu maximal drei Jahren finanziell abgelenkt zu müssen.

Pro Jahr Ausfall sind  
30 Tage Ferien drin

Dies kann bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses zu bösen Überraschungen führen und je nach Länge der Langzeiterkrankung teuer werden. Denn üblicherweise rechnet der Arbeitgeber bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses direkt nach einer Langzeiterkrankung nicht mehr damit, überhaupt noch Zahlungen an den Arbeitnehmer leisten zu müssen, da die gesetzliche Entgeltfortzahlung bereits nach sechs Wochen beendet war.

Auch wenn das Arbeitsverhältnis nach der Langzeiterkrankung fortgesetzt wird und der Arbeitnehmer

seine Tätigkeit nach Genesung wieder aufnimmt, stehen dem Arbeitnehmer die während der Dauer der Langzeiterkrankung aufgelaufenen Urlaubsansprüche zu. Die Freude des Arbeitgebers über die Genesung seines Mitarbeiters ist dann von kurzer Dauer. Denn war ein Arbeitnehmer beispielsweise drei Jahre lang krank, kann er im Anschluss an die Krankheit erst einmal drei Monate bezahlten Urlaub nehmen.

Einschränkung nur vorher  
vertraglich regelbar

Eine Einschränkung gibt es jedoch: Die neue Rechtsprechung betrifft nur die gesetzlichen Mindesturlaubsansprüche. Diese betragen nach § 3 des Bundesurlaubsgesetzes bei einer Fünf-Tage-Woche in

Vollzeit 20 Werktagen und bei einer 6-Tage-Woche in Vollzeit 24 Werktagen pro Kalenderjahr. Häufig werden in Arbeitsverträgen allerdings freiwillige zusätzliche Urlaubstage gewährt. Sehr verbreitet sind Zusagen von bis zu 30 Tagen im Jahr. Für die Zukunft kann der Arbeitgeber in Arbeitsverträgen regeln, dass der freiwillig gewährte Urlaub, der über den gesetzlichen Mindesturlaub hinausgeht, wie bisher spätestens mit Ablauf des 31. März des Folgejahres verfällt. Dies muss allerdings vertraglich vereinbart werden. Bei nächster Überprüfung der Musterarbeitsverträge sollte dies berücksichtigt werden.

*Text:* Thomas Schneider,  
Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Andreas Wiechmann,  
Fachanwalt für Arbeitsrecht  
[www.wiechmann-kanzlei.de](http://www.wiechmann-kanzlei.de)



**Andreas Wiechmann,**  
Fachanwalt für Arbeitsrecht



**Thomas Schneider,**  
Fachanwalt für Arbeitsrecht



# einfach, überall, einsetzbar

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



Foto: Jungheinrich

Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Jost de Jager (2.v.r.) bei der Grundsteinlegung für das Jungheinrich mit CEO Hans-Georg Frey (2.v.l.)

# 21 Prozent mehr Flächen

Logistikbranche verhilft Immobilienmarkt zu Rekordergebnis

**Der Hamburger Markt für Industrie-, Lager- und Logistikflächen hat im vergangenen Jahr ein Rekordergebnis mit einem Umsatzplus von 21 Prozent gegenüber dem Vorjahr erzielt. Berechnungen des Immobiliendienstleisters Grossmann & Berger zufolge wurden zum Ende des vierten Quartals rund 740.000 Quadratmeter dieses Sektors in Hamburg und Umland neu vergeben. „Die gute Auftragslage in Deutschland stärkte das Exportgeschäft und beflügelte so die Nachfrage“, sagt Geschäftsführer Andreas Rehberg.**

Zu den größten Flächenabnehmern zählte erneut die Logistikbranche mit einem Volumen von rund 415.000 Quadratmetern (56 Prozent am Gesamtflächenumsatz). Im Vergleich zum Vorjahr fragte die Branche nahezu doppelt so viel Fläche nach. Der zweitstärkste Flächenabnehmer waren die Handelsunternehmen mit einem Anteil von 27 Prozent am gesamten Flächenumsatz (200.000 Quadratmeter), gefolgt von den Produktions-, Industrie- und Handwerksunternehmen, die mit 85.000 Quadratmetern rund zwölf Prozent des Umsatzes erzielten. Der

Anteil an Eigennutzern am Gesamtflächenumsatz lag bei 27 Prozent und damit um zwei Prozent höher als noch vor einem Jahr. Dieser gestiegene Anteil, ermöglicht durch die verstärkte Fremdfinanzierung der Banken, und die große Nachfrage von Transport- und Handelsunternehmen unterstreichen die positive Konjunktur des Jahres 2011.

Umsatz teilweise  
mehr als verdoppelt

Im mittleren Flächensegment zwischen 1.001 und 3.000 Quadratmetern wur-

de mit 148.000 Quadratmetern im Vergleich zum Vorjahr mehr als doppelt so viel Fläche umgesetzt. Auch die Größenklasse zwischen 3.001 und 5.000 Quadratmetern erzielte mit 96.000 Quadratmetern ein deutliches Plus in Höhe von 43 Prozent. „Das hervorragende Jahresergebnis ist insbesondere auf die starke Nachfrage nach mittelgroßen Flächen zurückzuführen“, erläutert Andreas Rehberg. Mit insgesamt 14 Verträgen wurden im Jahr 2011 zudem vier Großabschlüsse über 10.001 Quadratmetern mehr getätigt als im Vorjahr. Darüber

hinaus wurden 13 weitere Verträge zwischen 9.001 und 10.000 Quadratmetern registriert.

Der größte Flächenumsatz im vierten Quartal entfiel auf den Baubeginn des Ersatzteillagers Jungheinrich in Kaltenkirchen mit rund 20.000 Quadratmetern. Der größte Mietvertragsabschluss im vierten Quartal war die Anmietung einer Tochtergesellschaft der Berliner Rieck-Logistik-Gruppe im „EuroLog Rade“ an der Autobahn A1. Der Vertrag umfasst rund 18.000 Quadratmeter Hallenfläche und 1.000 Quadratmeter Bürofläche.

„Dieser Abschluss stärkt den noch neuen Standort an der A1 und könnte andere Logistiker motivieren, das Umland in ihre Flächen-suche mit einzubeziehen“, kommentiert Andreas Rehberg die Ansiedlung.

#### Hamburgs Süden und Osten am stärksten nachgefragt

Rund 56 Prozent des Flächenumsatzes entfiel auf das Hamburger Stadtgebiet. Dies entspricht 143 von insgesamt 209 Abschlüssen. Auf Platz eins im Ranking der Teilmärkte lag mit 23 Prozent des Flächenumsatzes der Hamburger Süden mit Gewerbegebieten wie Waltershof, Altenwerder und Hausbruch (Umsatzvolumen: 169.500 Quadratmeter), gefolgt vom Hamburger Osten mit Billbrook und Allermöhe mit einem

Umsatzanteil von 22 Prozent (162.100 Quadratmeter). Auf die Teilmärkte nördlich der Elbe (Hamburg West, Hamburg Nord-West und Hamburg Nord-Ost) entfielen zusammen zwölf Prozent des Umsatzes (85.000 Quadratmeter). Für das Hamburger Umland wurden 44 Prozent des gesamten Flächen-volumens registriert. Der stärkste Teilmarkt war hier mit 19 Prozent das Umland Nord-West mit Gewerbegebieten in Norderstedt, Kaltenkirchen, Schenefeld und Quickborn (139.100 Quadratmeter).

In Zuge der Nachfragezunahme sind auch die Mieten im Laufe des Jahres gestiegen. Die durchschnittliche Miete in Hamburg und seinem Umland nahm im Vergleich zum Vorjahr um zehn Cent auf

4,40 Euro pro Quadratmeter zu. Auch die Spitzenmiete erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 20 Cent auf 5,70 Euro pro Quadratmeter. Die Mieten im Spitzensegment werden vornehmlich für neue Logistikflächen im Hamburger Stadtgebiet mit optimaler Erreichbarkeit erzielt. Im Hamburger Umland bewegen sich die Spitzenpreise für vergleichbare Flächen zwischen 4,50 und 5,00 Euro pro Quadratmeter.

#### Auch 2012 bleibt die Nachfrage hoch

Angesichts der leichten Eintrübung der Konjunkturaussichten für dieses Jahr rechnen die Experten von Grossmann & Berger mit einer geringeren Nachfrage nach Industrie-, Lager- und Logistikflächen als

im Vorjahr. „Dennoch wird sich die Nachfrage voraussichtlich auf einem hohen Niveau bewegen, insbesondere weil der Flächenbedarf von Transport- und Handelsunternehmen weiterhin ungebrochen hoch ist“, prognostiziert Andreas Rehberg.

Auch die Firma Grossmann & Berger selbst ist weiter auf Wachstumskurs. Die GmbH erwarb zum Jahresbeginn die in Berlin ansässige Johs. Reese Immobilien Consulting GmbH, die in der Investmentberatung und Vermietungskoordination tätig ist. Gleichzeitig eröffnet Grossmann & Berger eine neue Niederlassung in Berlin, um auch die Geschäftsbereiche Wohnen und Gewerbe im Großraum der Hauptstadt auszubauen.

*Text:* Peter Glaubitt

# Hallenflächen zu vermieten



**EUROPA-CENTER.**

**Distributionshallen  
ab ca. 5.000 - 140.000 m<sup>2</sup>**



Ihr Ansprechpartner:  
Mike Müller

**0800 271 271 0 / [www.europa-center.de](http://www.europa-center.de)**

# Im Reich des wunderbaren Herrn Cornelius

Der Friesenhof in Dorum-Neufeld ist sonderbar schön



Der Friesenhof ist allein schon vom Ambiente her die Anreise wert



Kunstvolle Speisekarte



Claus Cornelius mit einem Gast

**Der Wind peitscht über den Deich. Es ist ein ungemütlicher Abend, und wer nicht mehr raus muss, hat es gut. Aber wir haben es besser. Denn schließlich wissen wir, was an diesem Abend Wunderbares vor uns liegt. Es ist nicht unser erster Besuch im „Friesenhof Cornelius“, und es wird nicht der Letzte gewesen sein.**

Dorum ist eine kleine Gemeinde im Land Wurs-ten im niedersächsischen Landkreis Cuxhaven. Der Ort besitzt den kleinen Sielhafen Dorum-Neufeld. Hier landen Krabbenkutter täglich ihren Fang an. Direkt neben dem Hafenbecken befindet sich ein Plateau mit Gastronomiebetrieben. Jetzt im Winter ist hier allerdings entsprechende Beschaulichkeit angesagt. Nicht so in einem der besten Landgasthöfe Deutschlands.

Am Rande der Felder liegt der urgemütliche, reetgedeckte Friesenhof

von Claus Cornelius. Schon beim Betreten merkt jeder Gast sofort, dass er hier nicht im Standard-Restaurant für Touristen gelandet ist, sondern im wunderbaren Reich des Herrn Cornelius. Der Duft von köstlichen Speisen und von rauchigem Kaminholz zieht uns gleich in diese Nase.

Das Haus sieht alt aus, ist es aber nicht

Das Gebäude sieht zwar aus wie eines der klassischen Friesenhäuser und hat schätzungsweise 150 Jahre auf dem Buckel. Doch der Eindruck täuscht. Herr Cornelius hat sich das Haus Mitte der 1980er Jahre gebaut und ihm durch alte Türen und Fliesen aus der guten Zeit einen altertümlichen Charme verliehen, von der Gründerzeiteinrichtung ganz zu schweigen. Er selbst ist in seinem Fischerhemd, angenehmer Stimme und dem latent ironischen Unterton einem klassischen Volks-

schauspieler nicht unähnlich. Rauhbeinig, intellektuell, originell und dennoch herzlich.

Eine Zeitreise zurück vor 100 Jahren

Wir sind zurückversetzt in die Zeit um 1900. Das gesamte Interieur stammt aus dieser Zeit, sieht aber nicht gewollt aus, sondern gewachsen. Der Gastgeber serviert uns zur Begrüßung den Cocktail seines Hauses, eine Erfindung seiner Oma Alma. Selbstgemachter Holunderblütensaft mit ein wenig Sekt alkoholisiert.

Das Festtagsmenü zu 32 Euro besteht aus Vorsuppe, Salat als Zwischengang, Hauptgericht und Nachspeise und kann individuell zusammengestellt werden. Als Suppe ordern wir frische Norddeutsche Krabbensuppe, die aber trotz ihres feinen Wohlgeschmacks fast verblasst, sobald die bunten Salate an den Tisch kommen mit

der hauseigenen geheimen Salatsauce.

Bei den Hauptgerichten entscheiden wir uns für das Beste der Lüneburger Heidschnucke, einem Braten aus der Keule und Filet vom Rücken an Wirsing in Rahm mit grünen Bohnen und die Fischplatte Friesenhof, die mit köstlichsten Filets vom Limandes, Steinbeisser und Seeteufel bestückt und mit zerlassener Butter-Rieslingsauce serviert wird. Die Küche des Herrn Cornelius kann sich durchaus mit den ganz Großen der Republik messen. Das Gesamtkunstwerk Friesenhof/Cornelius ist eine perfekte Mixtur: Sonderbar, wunderbar und erlebbar.

**Text:** Holger Grabsch

**Friesenhof Cornelius**

Lührentrift 2

27632 Dorum

Tel.: 04741-5000

info@friesenhof-cornelius.de

**Öffnungszeiten:**

Mo.-Fr. ab 17 Uhr

Sa., So. und feiertags ab 12 Uhr

# Muss das wieder sein? Ja, klar!

„Die drei Musketiere“-Neuverfilmung ist ein Spaß für die ganze Familie

**Was? Schon wieder? Wie oft denn noch? Völlig aus der Luft gegriffen ist diese Frage natürlich nicht, gehört doch der erste Teil der Trilogie von Alexandre Dumas des Älteren um D'Artagnan und seine Freunde seit seiner Veröffentlichung Mitte des 19. Jahrhunderts zu den am häufigsten verfilmten Stoffen überhaupt. Musste es also wirklich sein, dass Regisseur Paul W. S. Anderson Mäntel und Degen ausmotten ließ, um die Geschichte abermals zu erzählen? Ja klar. Warum denn nicht?**

Der Film folgt lose dem bereits sattsam bekannten Handlungsgerüst: Der junge D'Artagnan (Logan Lerman – „Percy Jackson“) zieht im frühen 17. Jahrhundert vom ländlichen Bauernhof ins entfernte Paris, um wie einst sein Vater ein Musketier zu werden. Bereits am Vormittag seiner Ankunft hat er drei Verabredungen zum Duell gesammelt, nämlich mit Athos (Matthew Macfayden), Porthos (knuffig: Ray Stevenson – „Thor“) und Aramis (Luke Evans). Die Drei waren, wie sich bald heraus stellt, früher selber Musketiere, bis auf Betreiben

des intriganten Kardinals Richelieu (auf Auto-Schurken-Modus, aber trotzdem sehenswert: Christoph Waltz) die Leibgarde des Königs abgeschafft wurde. Da D'Artagnan darüber hinaus noch ein Hühnchen mit Rochefort (sinister: Mads Mikkelsen – „Casino Royale“), der rechten Hand des Kardinals, zu rupfen hat, tut man sich zusammen und erteilt dessen Truppen eine handfeste Lektion. Auf diese Weise zusammengeschießt, werden die vier verwegenen Helden mit einer halbsbrecherischen Mission betraut: Es gilt, ein wertvolles Schmuckstück der Königin vom intriganten Herzog von Buckingham (herrlich arrogant: Orlando Bloom – „Fluch der Karibik“) zurückzustehlen. Sollten sie scheitern, droht nicht nur ein Krieg, sondern ein handfester Staatsstreich. Es wird aufgesattelt...

Besonders die erste Hälfte ist luftig-locker

Besonders die erste Hälfte des Films ist ein luftig-lockeres Vergnügen mit Herz und Witz. Es ist ein Werk für die Post-Matrix-Zeit, das zudem kräftig bei „Fluch der Karibik“ und „Mission: Impossible“

wildert. Und dass der Regisseur sich vor allem mit Horror- und Action-Filmen auskennt („Resident Evil“) merkt man insbesondere in den Einstellungen, in denen er seine Ehefrau Milla Jovovich als Mylady de Winter in Zeitlupe um sich säbeln lässt. Auch der Rest stimmt: Die Besetzung ist toll, die Ausstattung opulent, die Fotografie wunderschön. Zudem wurde der Film komplett in Deutschland gedreht und noch dazu in echtem 3D.

Fazit: „Die drei Musketiere“ ist ein Spaß für die ganze Familie, insbeson-



Die DVD ist ab 1. März erhältlich

dere, wenn jüngere Zuschauer dabei sind, die die Geschichte noch nicht so gut kennen.

Text: Dr. Martin Soyka



Fies: Waltz und Bloom



Küss die Hand, Monsieur



**BRUNSBÜTTEL PORTS**  
more than moving



**Universalhafen**

Transport · Umschlag · Lagerung · Projektlogistik

**Brunsbüttel Ports GmbH**  
Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Telefon: +49 (0) 4852 884-0  
Fax: +49 (0) 4852 884-26  
info-bp@schrammgroup.de  
www.schrammgroup.de

company of  
**SCHRAMM**  
group ■■■■

## KONRAD ZIPPEL SPEDITEUR



Holger Stamm (54, Foto 1.) ist seit Jahresbeginn Leiter Sales & Projekte bei dem Hamburger Logistikunternehmen. Er wird die internationalen Verkehre in den Bereichen Akquisition, Marketing und Projektentwicklung ausbauen. Der gebürtige Hamburger ist gelernter Speditionskaufmann und seit 37 Jahren in der Branche tätig. Zudem kam Andreas Groenefeld (52) neu ins Unternehmen und wird die Feeder- und Nahverkehre mit organisieren. Hier soll er besonders im nassen Dreieck (die Region zwischen Stade, Cuxhaven und Bremen) den Lkw-Bereich weiter ausbauen.“



Der gebürtige Hamburger ist gelernter Speditionskaufmann und seit 37 Jahren in der Branche tätig. Zudem kam Andreas Groenefeld (52) neu ins Unternehmen und wird die Feeder- und Nahverkehre mit organisieren. Hier soll er besonders im nassen Dreieck (die Region zwischen Stade, Cuxhaven und Bremen) den Lkw-Bereich weiter ausbauen.“

## HELLMANN WORLD-WIDE LOGISTICS:

Zum Jahresbeginn hat Hellmann den Produktbereich Luftfracht



neu ausgerichtet. Benno Nelles (42, Foto) übernimmt die neu geschaffene Position des Global Product Managers Airfreight. Nelles, der auf 18 Jahre Berufserfahrung zurückgreifen kann und seit 2007 als Produkt Manager Deutschland bei Hellmann tätig ist, wird mit der Erweiterung seines Wirkungskreises die Produktentwicklung des Unternehmens global vorantreiben und so die internationale Marktstellung von Hellmann weiter ausbauen.

Unterstützung erhält er hierbei von Marc Meyer (42), der diese Funktion auf regionaler Ebene für Europa besetzen wird. Er ist bereits seit 22 Jahren in der Branche tätig und kam 2009 als Regional Sales Manager ins Unternehmen. Meyer wird den Fokus auf das Pricing und die Routenentwicklung haben.

Im Zuge der Neustrukturierung tritt Günther Weichwald (55) die Nachfolge von Benno Nelles in der deutschen Landesorganisation an. Weichwald ist mit 39 Jahren Berufserfahrung ebenfalls ein Experte für das Luftfrachtgeschäft und wird sich nach vier Jahren als Stationsleiter in Frankfurt nun-

mehr voll auf den Ausbau der Luftfracht in Deutschland inklusive des Gateways Frankfurt konzentrieren.

## GERMANISCHER LLOYD



Christian Freiherr von Oldershausen (Foto) wird Senior Vice President Global Sales beim Germanischen

Lloyd (GL). In dieser neu geschaffenen Position wird er zur weiteren Verbesserung der globalen Vertriebspräsenz eng mit dem regionalen und lokalen Vertrieb in den Regionen zusammenarbeiten. Von Oldershausen verfügt über mehr als 30 Jahre Erfahrung in der maritimen Industrie. Zuletzt war er Geschäftsführer bei der Deutsche Seewert GmbH, einem maritimen Beratungs- und Asset Management Unternehmen. Er absolvierte sein Studium mit einem Abschluss in Maschinenbau an der Universität der Bundeswehr in Hamburg und nahm an einem Postgraduierten-Programm für International Business an der Universität in Houston teil.

## IMPRESSUM

### Verleger:

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

### Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)  
Holger Grabsch  
Dr. Martin Soyka  
Peter Glaubitt  
Thomas Schneider  
Larissa Dultz

### Medienberatung:

Holger Grabsch  
Telefon +49.40.36 09 84 78  
EMail grabsch@norddeutsches-  
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

### Grafik

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

### Foto:

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, 2011.

Verantwortlich für den redaktionellen  
Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:

**28. Februar 2012**

STADT LAND HAFEN

## Ärger über Ferlemanns Nein zur Elbvertiefung



**Cuxhaven**  
– Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), hat für massive Verstimmung

selbst in den eigenen Reihen gesorgt. Der oberste Dienstherr der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und somit auch Hauptverantwortliche für die Fahrrinnenanpassung der Elbe, hatte in seiner Funktion als Kreisvorsitzender der CDU Cuxhaven im Kreistag geschlossen mit der gesamten Fraktion gegen die Elbvertiefung gestimmt. In einem Zeitungsinterview setzte er noch eins oben

drauf, indem er erklärte, dass die Bürger der Region „aus guten Gründen“ gegen die Elbvertiefung seien. Der Hamburger FDP-Bundestagsabgeordnete Burkhardt Müller-Sönksen forderte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) auf, Ferlemann von der Umsetzung des Großprojekts abzuziehen.

Das Ministerium indes erklärte auf Stadt-Land-Hafen-Anfrage, dass Ferlemann in seiner Funktion als Kreistagsmitglied des Landkreises Cuxhaven abgestimmt habe. „Dies steht nicht im Widerspruch zu seiner übergeordneten Funktion als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Herr Ferlemann hat gegenüber der Hausleitung versichert, dass er die verkehrspolitischen Vorhaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch weiterhin anpackt.“

## Estebrücke wieder für den Verkehr frei

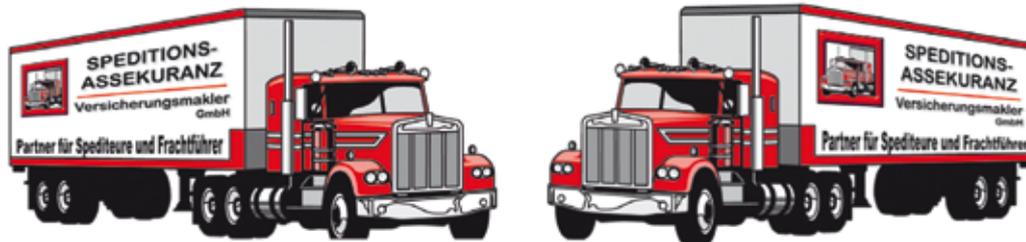
**Hamburg** – Die Straßenbrücke über das Sperrwerk Estemündung ist vorläufig wieder für den Verkehr freigegeben. Die Brücke war wegen eines Defekts am Stemmter des unter der Brücke liegenden Sperrwerks blockiert. Da in den kommenden Wochen keine Arbeiten an dem gesicherten und festgesetzten Tor geplant sind, für die eine Öffnung der Brücke notwendig ist, kann der Verkehr vorerst wieder fließen. Vermutlich wurde das Tor beim Öffnen oder Schließen durch ein Hindernis ausgehebelt und geriet so in Schiefstand. Das Sperrwerk dient der Sturmflutsicherung. Es muss ab einem Wasserstand von 2,80 Meter über Normalnull geschlossen sein. Die Sperrwerkskammer verfügt über eine Durchfahrbreite von 40 Metern.

**EINZIGARTIG.  
UNIQUE.**



**channel hamburg e.V.**  
Harburger Schloßstr. 6-12  
D-21079 Hamburg  
Tel. +49(0)40 766296120  
info@channel-hamburg.de  
[www.channel-hamburg.de](http://www.channel-hamburg.de)

**Versicherungsmakler  
für Spediteure und Frachtführer  
[www.Speditions-Assekuranz.de](http://www.Speditions-Assekuranz.de)**



***unsere Versicherungssparten:***

- Speditions - Versicherung
- Frachtführer - Versicherung
- CMR - Versicherung
- Container/Chassis - Versicherung
- Warentransport - Versicherung
- Lagerinhalt - Versicherung
- KFZ - Versicherung
- Trailerkasko - Versicherung
- Stapler - Versicherung
- Maschinenbruch - Versicherung
- Haftpflicht - Versicherung
- Sach - Versicherungen
- Büroinhalt - Versicherung
- Gebäude - Versicherung
- Rechtsschutz - Versicherung

**Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH  
Gewerbestraße 11 · 21279 Hollenstedt  
Telefon: 041 65/8 1031 · E-mail: [info@sped-ass.de](mailto:info@sped-ass.de)**