

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Mehr Fragen als Antworten

Der Entwurf des Hafenentwicklungsplans bringt kaum Neues



Foto: HHM& Lindner

Der Hansaport sowie der Oder- und Travehafen (rechts) werden dem neuem Centralterminal Steinwerder weichen müssen

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) hatte sich extra ein Jahr Zeit genommen, um den Hafenentwicklungsplan, der im Vorfeld der letzten Bürgerschaftswahl zu erheblichen Kontroversen geführt hatte, neu zu fassen. Doch der Planentwurf, der nun vorgelegt wurde, enttäuscht. Konkretes sucht man eher vergebens.

Besonders bei der Flächennutzung blieben viele Fragen offen. Was verändert werden soll, wird eher in einer Aneinanderreihung von Möglichkeiten beschrieben. Bestes Beispiel ist das Centralterminal Steinwerder (CTS). Dazu heißt es nur, dass eine Entwicklung aus mehreren Bausteinen optimal sei. „Dabei können neben einer Nutzung als Um-

schlagsfläche (Container- und Multi-Purpose-Umschlag) zugleich auch Produktions- und Logistikfunktionen auf dem Areal angesiedelt werden. Durch diesen Nutzungsmix werden Synergien zwischen Umschlag, hafenauffiner Produktion und Logistik optimal ausgeschöpft.“

Industrieansiedlungen aus Zukunftsmärkten wie der Herstellung

großer Leichtbauelemente aus innovativen Materialien, der Erzeugung von Treibstoffen auf Basis von Wasserstoff, Methanol oder Methan sowie der Herstellung von Tiefsee- und Bodenkabeln, der Montage von Bergwerks-, Bau- und Baustoffmaschinen ausländischer Hersteller oder der Montage von Lokomotiven und Triebwagen stammen. Seite 12

Expansion

Brunsbüttel Ports wird in Rendsburg und Hamburg bis 2014 mächtig zulegen. *S. 4*

Jubiläum

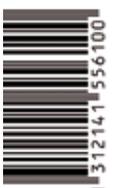
Die Speditions-Assekuranz in Hollenstedt feiert in diesen Tagen 25-jähriges Bestehen. *S. 10*

Nachhilfe

Die Hamburger Zollakademie will Firmen Wissen bei Aus- und Einfuhren vermitteln. *S. 16*

GROMEX
DichtungHaus

KONRAD ZIPPEL





Liebe Leserin, liebe Leser,

„Gründlichkeit geht vor Schnelligkeit“, hatte Hamburgs Wirtschafts-senator Frank Horch die Verzögerung bei der Neuvorlage des Hafentwicklungsplans gegen alle Kritik aus der Wirtschaft verteidigt. Was nun nach einem Jahr heraus kam, lässt nur das Urteil zu: Das ging gründlich daneben.

Hamburgs wertvollste Fläche, das Centralterminal Steinwerder, soll planfestgestellt werden, ohne dass Senat und Bürgerschaft der genauen Nutzung zugestimmt haben. Bei Hapag Lloyd wurden zudem noch Hunderte von Millionen investiert, um den Zugriff von ausländischen Investoren zu verhindern. Beim CTS könnte es eher umgekehrt laufen.

Gerne würde man die Produktion von Erneuerbaren Energien hier ansiedeln – bis auf Windkraft. Die überlässt man den Kooperationshäfen Brunsbüttel und Cuxhaven. Wasserstoff, Biogas oder Elektromobilität? Wer weiß. Auffällig ist nur, dass sich ein erster Flächenplan stark an dem Vorschlag orientiert, mit dem die Firma Buss den dritten Platz beim Markterkundungsverfahren vor zwei Jahren errungen hatte.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles Seite
Europa Center legt Grundstein 3
Brunsbüttel Ports expandiert 4



Wirtschaft Seite
HBV optimiert Lieferketten 6
Carl Rehder und der Pillenknicke 8
Sped-Ass feiert 25. Jubiläum 10
Hafentwicklungsplan 12
Unilok zog nach Moorburg um 14
HZA gibt Zoll-Nachhilfe 16



Recht & Geld Seite
Überstunden richtig regeln 18



Essen Seite
Das „Aristo“ in Filderstadt 20



DVD Seite
Sherlock Holmes II 21

Personal Seite
Veränderungen in Firmen 22

Impressum 22



Meldungen Seite
Wichtiges aus Stadt und Land 23



Der erste Abschnitt des Airbus Technologieparks II umfasst 14.000 Quadratmeter Bürofläche, der zweite Teil weitere 8.000 Quadratmeter

Die Europa-Center AG hebt ab

Grundsteinlegung für den Bau des Airbus Technologieparks II

Die Luftfahrtbranche wächst kontinuierlich weiter, allein im vergangenen Jahr um fünf Prozent. Bei Europas Vorzeigeflugzeugbauer Airbus schlug dies mit einem Rekordabsatz von 534 Flugzeugen zu Buche. Zudem wurden 1.419 Jets bestellt – so viel wie nie. 4.437 Maschinen stehen nun in den Auftragsbüchern. Klar, dass Airbus da expandieren muss. 4.000 neue Arbeitsplätze sind geplant. Aber auch die Zulieferer müssen zulegen – und brauchen Platz. Den bietet die Europa-Center AG mit ihrem neuen Technologiepark II in Hamburg Finkenwerder.

Im ersten Bauabschnitt, für den nun der Grundstein gelegt wurde, sind 14.000 Quadratmeter Büroflächen

vorgesehen. Abschnitt II schafft noch einmal 8.000 Quadratmeter. Drei Viertel der Flächen sind bereits

jetzt, rund ein Jahr vor Fertigstellung, vermietet. Neben dem u-förmigen Gebäude wird auch ein Parkhaus mit 211 Stellplätzen entstehen. Eine Anfahrt mit dem Auto ist indes nicht unbedingt nötig, da der Fähranleger der HADAG nur fünf Gehminuten entfernt ist

ebenfalls für alle Mieter nutzbarer Empfangsbereich. „Wir bieten daneben viele weitere Serviceleistungen“, sagte Dr. Gregor Breder, Vorstandsvorsitzender des Hamburger Immobilienentwicklers. Dazu zählten auch ein Sekretariatsdienst und Gästearbeitsplätze.

Viel Flexibilität im Inneren bei der Nutzung

Im Inneren wird Wert auf Flexibilität gelegt. Es sind sowohl Großraum- als auch Einzelbüros möglich, viele davon mit Blick auf die Elbe. Konferenzräume wurden ebenso vorgesehen wie ein großzügiger,

Feste Verträge haben bereits EADS, Aerotec Engineering GmbH, Integrata AG, Sogeti High Tech und Latelec abgeschlossen. Neben Hamburg hat das Europa Center auch Mietobjekte u.a. in Bremen, Bremerhaven, Berlin und Essen im Portfolio.



Oberbaudirektor Jörn Walter, Gregor Brendel, Georg Mecke (Airbus, r)

Text: Larissa Dultz



In Osterrönfeld bei Rendsburg wird Brunsbüttel Ports ab Mai verstärkt Schwergut umschlagen

Expansion in alle Richtungen

Brunsbüttel Ports erweitert seine Kapazitäten und baut zwei neue Standorte auf

In der Ruhe liegt die Kraft. Das alte Sprichwort gilt nicht unbedingt in den Wirtschaftskreisen unserer Tage. Und doch sollte sich so mancher Manager darauf einmal besinnen, wie das Beispiel Brunsbüttel Ports zeigt. Dort hatte man wie in ganz Schleswig-Holstein eigentlich den Offshore-Zug ein wenig verpasst. Emden und Cuxhaven waren beim Ausbau der Windenergie vorgeprescht und hatten die übrigen Häfen deutlich abgehängt. Doch nach der Euphorie der Energiewende folgt nun allmählich die Ernüchterung. Der stockende Netzausbau führte bei Betreibern und Errichtern wie BARD zu erheblichen Verzögerungen, was die Nutzung der Windanlagen und somit auch die Refinanzierung der teuren Parks angeht. Das Unternehmen muss nun sogar Ende Juni seine Rotorblattfertigung in Emden schließen, wegen mangelnder Anschlussaufträge.



Frank Schnabel, CEO
Brunsbüttel Ports:

Von 1996 bis 2005 war er für Peter Temming AG, Glückstadt, als Senior-Manager tätig. 2005 wechselte er als Direktor Materialwirtschaft zur Aker Yards Schiffsbau, bis er 2007 in die SCHRAMM group eintrat.

Die Ersten werden die Letzten sein, heißt ein anderes Sprichwort. Zwar ist man in Niedersachsen noch nicht so weit gesunken, aber das Offshore-Cluster Schleswig-Holstein, das der Geschäftsführer von Brunsbüttel Ports, Frank Schnabel, vor eineinhalb Jahren ins Leben gerufen hatte, kann nun aufholen. Allen voran Brunsbüttel, wo in diesem Sommer am Elbehafen auf rund 300 Metern Länge vor die 40 Jahre alte Spundwand eine neue, tiefer gehende Konstruktion gerammt und ganz nebenbei die Wassertiefe um einen Meter auf das Niveau der anderen Liegeplätze (14,50 Meter) ver-

tieft sowie die Pierplatte noch stärker befestigt wird. „Wir wollen hier Schwergüter bis 400 Tonnen bewegen“, erklärt Schnabel die 15-Millionen-Euro-Investition.

Bewerbung für Multipurpose-Offshore-Pier

Was dies alles sein könnte, lässt der umtriebige Schnabel offen. Projektladung aller Art, aber natürlich steht die Windindustrie im Fokus. Denn man ist mit einer ganzen Reihe von Investoren im Gespräch, die sich auf den insgesamt 150 in Hafennähe freien Hektar ansiedeln könnten, um hier Windanlagenkomponen-

ten zu fertigen, nachdem der Bau von zwei der drei geplanten Kohlekraftwerke auf dem Gelände geplatzt ist. Die neue, tiefere Spundwand ermöglicht dann auch das Längsgehen und Aufständern von Jack-up-Plattformen, die große Bauteile an Bord nehmen können.

Eigens für die Windkraft plant erstmals auch die Kieler Landesregierung ein Invest von rund 35 Millionen Euro östlich des Elbehafens. Hier könnte bis 2015 ein 200 Meter langer Multipurpose-Offshore-Pier mit einer Fläche von maximal acht Hektar entstehen, um den sich Brunsbüttel Ports als



Jack-up-Plattformen üben beim Aufständern einen hohen Druck gegen die Kaikante aus

Betreiber natürlich bewerben würde.

Doch damit noch nicht genug der Bauaktivitäten in Brunsbüttel. Gerade entsteht ein neues Verwaltungsgebäude, das der Hafentreiber zusammen mit Sartori & Berger und der ortsansässigen Wirtschaftsförderung für 5 Millionen Euro errichtet. Rund ein Viertel mehr Platz wird nach der Einweihung in einem Jahr vorhanden sein zuzüglich eines Veranstaltungsraums mit 80 Plätzen. „Wir haben klar auf Zuwachs gebaut“, berichtet Schnabel. Das alte Verwaltungsgebäude wird anschließend abgerissen und zur Umschlagsfläche.

Erste deutsche Flüssiggas-Tankstation

Aber nicht nur die Verwaltung soll es künftig besser haben. Auch in dem Sozialgebäude werden die sanitären Anlagen erneuert und 48 Duschen installiert. Allein in diesem Jahr will Brunsbüttel Ports zehn weitere Mitarbeiter hier am Firmensitz einstellen. Hinzu kommt vermutlich im nächsten Jahr die Inbetriebnahme der ers-

ten deutschen LNG-Tankstation, die auf dem Gelände die Firma Gasnor nutzen will. Wer ungeachtet dessen weiter mit herkömmlichem Schiffsdiesel in Brunsbüttel festmacht, erhält ähnlich wie in Hamburg nun auch hier einen Anreiz, mit weniger Emissionen vorzufahren. Fünf bis zehn Prozent Rabatt gibt es ab sofort für besonders umweltfreundliche Schiffe.

Die Expansionspläne gehen jedoch erheblich weiter. Bereits in diesem Frühjahr wird die Gesellschaft zusammen mit der Rendsburger Firma Ahlmann-Zerssen GmbH & Co. KG den Schwerlasthafen Oster-

rönfeld für die nächsten 15 Jahre betreiben. Nachdem die Ansiedlung einer Produktionsstätte von RePower gescheitert war, kam nun ein Vertrag mit dem Bauunternehmen Max Bögl aus Neumarkt in der Oberpfalz zustande, das die Fertigung von Windkrafttürmen aufnehmen will.

Brunsbüttel Ports hat für deren Umschlag einen 150- und einen 100-Tonnen-Mobilkran bei Gottwald geordert. Aber auch andere Kunden sind an der Nutzung der Anlage interessiert. „Es gibt an Norddeutschlands Küsten sehr wenig frei zugängliche Flächen im Schwerlastbereich“, weiß



Im rot markierten Bereich wird die Umschlagsfläche für Schwerlastgüter verstärkt

Schnabel. 30 neue Mitarbeiter könnten hier einmal arbeiten, bei Bögl noch einmal 200. Land, Kreis sowie die Städte Rendsburg und die Gemeinde Osterrönfeld haben hierfür insgesamt 35 Millionen Euro investiert. Und das vielleicht genau zum richtigen Zeitpunkt. Wenn Bögl in Zusammenarbeit mit RePower die Produktion aufnimmt, sind womöglich die derzeitigen Probleme der Windkraft (fehlende Netzanbindung, Errichterschiffe, Finanzierung) behoben. Auf jeden Fall, so Schnabel, könne man aus den Fehlern der anderen sehr gut lernen.

Ab 2014 Versorgung des Kohlekraftwerks Moorburg

Aber selbst in Hamburg hat Brunsbüttel Ports bald ein zweites Standbein. Neben der regelmäßigen Belieferung von Aurubis mit Kupfererz werden die Schleswig-Holsteiner auch die Ver- und Entsorgungslogistik des Kohlekraftwerks Moorburg übernehmen. Spätestens 2014 dürfte sich die Belegschaft von derzeit 120 auf über 200 fast verdoppelt haben. Gut Ding will eben Weile haben.

Text: Matthias Soyka

Die optimale Lieferkette

HBV Hanseatic will nur nach Leistung bezahlt werden

HBV HANSEATIC
GRUPPE

In unserer sozialen Marktwirtschaft scheint so langsam das verloren zu gehen, was Deutschland zu Wohlstand verholfen hat: das Leistungsprinzip. Wer viel tut, bekommt viel. Dass dies nicht mehr überall gilt, zeigt das Beispiel Griechenland. Bei der HBV Hanseatic Gruppe sieht man das ganz anders. Der Logistikdienstleister setzt voll auf Leistung und will auch nur nach ihr bezahlt werden.

Die Dienstleistungsgruppe, die bereits seit vielen Jahren am Markt bekannt ist, hat sich auf Werkverträge mit Firmen spezi-



Jesko Karger,
Geschäftsführer HBV

200 Mitarbeiter an über 50 Einsatzorten, 14 Millionen Euro Umsatz in 2011, Vertragslaufzeit: ein bis fünf Jahre, Anteil des Spotgeschäfts bei 20 Prozent. Das Unternehmen ist zertifiziert für nach DIN EN ISO 9001:2008 Standard.



Klar und schnörkellos, wie das Unternehmen: Der HBV-Firmensitz im Süden Hamburgs

alisiert, bei denen z.B. große Stückzahlen an Waren umverpackt oder etikettiert werden müssen bzw. die ihre gesamte Lagerwirtschaft im „Inhouse Outsourcing“ an einen externen Dienstleister vergeben möchten. Dabei geht es, so berichtet Geschäftsführer Jesko Karger, um ein genau definiertes Anforderungsprofil, das auf Einzelkosten heruntergebrochen wird. Wie so oft bei Dienstleistungen wären die Kunden, zu denen etliche Konzerne gehören, die das Who is Who der deutschen Wirtschaft bilden, auch selbst in der Lage, derartige Tätigkeiten zu erledigen. Nur die HBV-Truppe ist schlicht schneller und effektiver. „Wir setzen unsere Leute so ein, dass ihr Talent optimal genutzt wird“, berichtet Karger.

Das sieht in der Praxis so aus: Ein Getränkeimporteur will seine Flaschen zusätzlich mit einem am Flaschenhals befestigten Glas versehen. Hierzu müssen die Flaschen aus verschlossenen Kartons geholt, die Gläser befestigt und in neue Kartons wieder eingepackt werden. Klingt einfach, ist es aber nicht.

Mitarbeiter nach Fähigkeiten einsetzen

Karger: „Der eine Mitarbeiter kann gut mit einem Cutter umgehen und hat die Kartons im Nu auf. Dem Nächsten geht das Anhängen der Gläser gut von der Hand. Ein Dritter wiederum packt schneller als die anderen die Sachen wieder ein.“ Das sei im Vorwege bei HBV getestet worden. Man sucht also

nach der optimalen Lieferkette, im Fachdeutsch: „Prozessabwicklung“.

Um diese heraus zu finden, prüft zunächst ein Logistikleiter die Gegebenheiten bei einem neuen Kunden. Wenn die Aufgabe klar ist, stellt er ein Team zusammen, das im wahrsten Sinne des Wortes Hand in Hand arbeitet. Wenn der Ablauf perfekt funktioniert, erhält der Kunde ein Angebot.

Stückpreise statt Arbeitszeitvergütung

Transparent wird dies am Stückpreis. Beim Beispiel des Getränkeimporteurs würde dies heißen: „Wenn der Auftraggeber zwei Cent pro Flasche an Arbeitskosten rechnen muss, schaffen wir es für 1,5 Cent pro Flasche.“ Und so will HBV auch

schlicht bezahlt werden: Nach Stückpreisen. Der Kunde weiß so genau, was auf ihn zukommt. Und auch HBV kann exakt kalkulieren, denn die Mitarbeiter werden nach Leistung und Qualität bezahlt. Je besser die Kette funktioniert, umso mehr Lohn erhalten die Angestellten. „Unsere Mitarbeiter erhalten im Schnitt 20 Prozent mehr Lohn als im Tarif“, meint Karger.

Die Übernahme ganzer Prozesse ist dabei freilich keine Eintagsfliege. Aktionsgeschäfte, wo ständig wechselnde Aufgaben und Einsatzorte gängig sind, gehören eher zu einem Randgebiet der HBV. Mobile Trupps hat HBV zwar eher wenig im Einsatz, dennoch bleibt dieses ein nicht zu vernachlässigendes Instrument, um die

bundesweiten Aktionsgeschäfte abwickeln zu können. Die durchschnittliche Vertragslaufzeit für die Standardgeschäfte liegt zwischen einem und fünf Jahren. So arbeitet das Unternehmen mittlerweile bei einer Vielzahl von Branchen: Food, Automotive, Textil, E-Commerce und Online-Shops. Hier ist das Handling von Retourwaren gerade groß im Kommen.

Firmen scheuen meist Neuanstellungen

Oft wird die Gruppe von Firmen gebucht, die für eine zeitlich begrenzte Dauer Mehrarbeit haben, aber keine neuen Mitarbeiter oder Zeitarbeitskräfte einstellen wollen. Zudem haben viele Betriebe, die aus der Industrie oder Produktion

stammen, erkannt, dass es wirtschaftlich attraktiver ist, bestimmte Prozesse im Bereich der Lagerbewirtschaftung fremd zu vergeben, so Karger. HBV dagegen beschäftigt Spezialteams für das Be- und Entladen von Containern, die Kommissionierung, den Displaybau, den VAS-Bereich (value added services) und die Konfektionierung. Dazu kann auch die Arbeit an Förderbändern gehören, über die HBV verfügt.

Dass das Geschäftsmodell funktioniert, zeigt ein nüchterner Blick auf die Zahlen. 2009 setzte die Gruppe 5 Millionen Euro um. 2010 waren es 10,5 Millionen Euro, im vergangenen Jahr 14 Millionen Euro. Über 1.200 Mitarbeiter hat das Unternehmen derzeit an 50

Standorten im Einsatz. Neben dem Hauptsitz Hamburg gibt es Niederlassungen in Berlin, München, Duisburg und Frankfurt.

In der Rezession die größten Aufträge

Angst vor einer Rezession hat man hier nicht. Im Gegenteil. „Wenn die Wirtschaft einbricht, haben wir ein starkes Jahr. Denn dann suchen die Unternehmen nach Einsparpotenzialen“, sagt Karger. Und da seine Mitarbeiter teilweise doppelt so schnell arbeiten wie andere, bietet HBV schlicht Vorteile, die anhand der Stückpreise auch sofort in Heller und Pfennig ersichtlich werden. Leistung macht sich eben doch bezahlt.

Text: Matthias Soyka

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

Wachstum durch Pillenknick

Die CARL REHDER Gruppe kauft Mitbewerber mit Nachfolgeproblemen auf



Foto: Carl Rehder

Die „Baltic Strait“ ist nur eines von vielen Hochsee-Schiffen, die Carl Rehder versichert

Wolfgang Schendel ist ein Mann von gut 60 Jahren und kennt sich in seinem Geschäft aus. 35 Jahre war er selbst Mitgesellschafter der Georg Duncker GmbH, bis er sich vor sieben Jahren komplett selbstständig machte, indem er die CARL REHDER GmbH übernahm. Damals war sie ein kleines Schiffsversicherungsbüro in Seevetal bei Hamburg, spezialisiert auf die Betreuung deutscher Seereedereien mit lediglich zwei Mitarbeitern. Heute sind es 45 Angestellte, Tendenz steigend. Denn Schendel hat nicht nur das Angebot auf normale Personen-, Sach- und Gewerbeversicherungen erweitert, sondern er kauft auch die Konkurrenz auf. Vornehmlich Firmen, deren Chefs keinen Nachfolger finden. Eine Art Pillenknick in der Chefetage.



Zwei Auslandsniederlassungen gab es bereits in Zwijndrecht (Niederlande) und Moskau. Gerade

hat er nun das Büro eines holländischen Kollegen übernommen, der ebenfalls Personen- und Sachversicherungen anbietet. Der in die Jahre gekommene dor-

tige Ex-Inhaber wird noch fünf Jahre als Angestellter in der Firma tätig bleiben, ehe er in den Ruhestand geht. Das verhindert, dass der Alteigentümer nach dem Verkauf noch einmal eine neue Firma eröffnet und seine alten Kunden mitnimmt. „Wir sehen das als ein gutes Modell für Firmen an, die Nachfolgeprobleme haben“, meint Schendel.

Eigene Kinder wollen ins Unternehmen nachrücken

Bei ihm selbst ist das Problem weitgehend gelöst.

Seine Stieftochter schickt sich an, ins Unternehmen einzutreten, auch die beiden Kinder wollen demnächst mit einsteigen. Allerdings ist auch Schendel ständig auf der Suche nach jungen Kräften. „Wir müssen aufpassen, dass die Jugend mit uns Schritt hält“, erklärt der Workaholic. Gute Nachwuchskräfte seien schwer zu finden. Viele passten einfach nicht zu seiner Firma und dem Tempo, das er vorlegt.

So läuft das vor einem Jahr ins Portfolio genommene Sach- und Personengeschäft der CARL

REHDER GmbH Versicherungsmakler sehr gut. Hier ist Klaus Hain, der über lange Jahre Vertriebsprofi bei der Allianz war, als Mitgesellschafter eingestiegen. „Wir haben einen großen Kundenstamm, mussten aber bisher passen, wenn es um so simple Dinge wie die Riesterrete oder Lkw-Versicherungen ging“, sagt Hain. Aber er scheut sich auch nicht, den steinigen Pfad der Neuakquisition zu betreten.

Marktführer für Binnenschiffsversicherungen

Im Kerngeschäft ist die CARL REHDER Gruppe ohnehin mehr als angekommen. Bei den Binnenschiffsversicherungen ist man Marktführer: 800 Binnenschiffe und 200 Seeschiffe betreut sie heute. Künftig will man den Fokus noch stärker

auf die Seeschifffahrt richten, denn gerade hier sieht Schendel noch erhebliches Potenzial.

Das Geheimnis des Erfolgs der Gruppe liegt im Service. „Viele Kunden wurden bislang einfach falsch beraten“, berichtet Hain weiter. Sie haben Versicherungen abgeschlossen, die sie gar nicht brauchten beziehungsweise unzureichend waren. „Wir wollen nicht auf Teufel komm raus verkaufen“, ergänzt Schendel. „Deshalb tritt stets eine umfangreiche Kundenberatung an die erste Stelle der von uns erbrachten Leistungen.“ Zwar ist die Provisionszahlung der Versicherer nach erfolgreichen Neuabschlüssen die Haupteinnahmequelle eines Versicherungsmaklers, doch sei der Fokus auf das schnell verdiente Geld nur eine kurzfristige Betrachtungsweise. Nur die Kundenzufriedenheit sichere den Bestand.

„Meer-Schutz“ ist wörtlich zu nehmen

Der gute Service ist das Hauptverkaufsargument. Klar, dass die Mitarbeiter bei der internationalen Kundschaft rund um die Uhr an sieben Tagen in der Woche für eine schnelle Bearbeitung Gewähr bei Fuß stehen müssen, um die Schäden von der Schadenmeldung bis zur Schadenzahlung abzuwickeln oder Inkasso-Aufgaben zu übernehmen. Auch das ist nicht Jedermanns Sache. Die Jugend muss hier, wie er selbst es vormacht, Einsatz zeigen. „Meer-Schutz“ lautet Schendels Firmenphilosophie und ist gleichzeitig sein Werbeslogan. Der Name ist Programm.

Text: Holger Grabsch



Foto: Carl Rehder

Wolfgang Schendel,
Gesellschafter

Weitere Tochterfirmen:

- MS Joint Marine Service GmbH (Vertretung für ausländische P&I-, Rechtsschutz- und Kasko-Versicherer in Deutschland)
- JMS Rus LLC (Moskau, gleiches Geschäftsfeld)
- CARL REHDER Nederland B.V. (Schiffs- und Sachversicherungen).



Foto: SLH

Klaus Hain,
CARL REHDER GmbH

Der ehemalige Vertriebsprofi der Allianz Versicherungen ist Mitgesellschafter der vor einem Jahr gegründeten Tochterfirma, die bereits fünf Mitarbeiter hat. Er bietet vor allem Neukunden Sach-, Personen-, Kfz- und Gewerbeversicherungen an.

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



Foto: SLH

Der Firmensitz in Seevetal ist längst zu klein

Ein Mann unter Frauen

Die Speditions-Assekuranz feiert 25-jähriger Jubiläum

Mit Mitte 30 hatte Peter Schlosser beruflich alles erreicht, was man als leitender Mitarbeiter erreichen kann. Er war Prokurist bei einer schwedischen Spedition und das eigene Haus war gebaut, zudem waren die beiden Töchter Sina und Sara bereits auf der Welt. Es gibt Leute, die sagen da: Gut so, jetzt kann ich mich zurücklegen. Oder es gibt Menschen wie Peter Schlosser, die sich dann fragen: Und das war's jetzt, das mache ich den Rest meines Lebens weiter? Edeka – Ende der Karriere! Der Speditionskaufmann entschied sich anders und machte sich selbständig. Fast auf den Tag genau vor 25 Jahren gründete er seine Speditions-Assekuranz.

Damit machte er in Hollenstedt vor den Toren Hamburgs nicht etwa ein eigenes Fuhrunternehmen auf, sondern einen Dienstleister für Versicherungen. Eine Nische, die Schlosser auf dem Markt ausgemacht hatte. „Damals gab es nur ein derartiges Unternehmen. Ein Monopol, das wenig Service bot und recht hartleibig war.“ Mit Schadensbearbeitung von Zuhause aus begann seine neue berufliche Karriere. Doch schon nach einem halben Jahr konnte er mit Marita Seidel die erste Mitarbeiterin einstellen.

Der alte Kollege war der erste Kunde

Genau wie der erste Kunde, ein Bekannter aus Speditionstagen, ist die erste Mitarbeiterin bis heute dem Unternehmen treu geblieben, das mittlerweile über 25 Mitarbeiter – bis auf Peter Schlosser alle weiblich – und mehrere 1.000 Kunden zählt. Längst ist man mehr geworden als bloßer Vermittler für Versicherungen und Schadensabwickler für Lkw-Speditionen, wie es der markante Truck im Firmenlogo vermuten lässt. Sped-Ass, wie die Firma intern genannt wird, ist multimodal unterwegs: See-, Luft- und Bahnfracht



Peter Schlosser mit seinen Töchtern Sina (l.) und Sara vorm Firmenlogo

gehören heute ins Portfolio. Ebenso hat sich das Einzugsgebiet dramatisch ausgedehnt. Die Mitarbeiterinnen machen nicht mehr vor deutschen Grenzen Halt. Skandinavien, das Baltikum und Osteuropa gehören mittlerweile dazu.

Das Geheimnis des Erfolges hat zwei wesentliche Gründe. Der eine ist für den begeisterten Fußballfan Schlosser der

Teamgedanke. Man arbeitet mit dem Kunden zusammen, sucht nach den besten Lösungen für die Absicherung der Firmen und hilft in Schadensfällen – natürlich auch vor Ort. Der Servicegedanke steht ganz oben. Da hilft es auch, dass er selbst früher in einer Spedition gearbeitet hat. „Wir denken wie Spediteure und auch wie Versicherer“, umschreibt er es. Und: „Wir müssen

immer wissen, was Neues in der Branche passiert.“

Auch die beiden Töchter sind dabei

Das zweite Kriterium sind die Mitarbeiterinnen. Peter Schlosser ist quasi der Hahn im Korb. Anfangs ergab sich das eher zufällig. Nun ist er davon überzeugt, dass Frauen in diesem Metier einfach cleverer und zuverlässiger als

Männer sind. Auch die beiden Töchter arbeiten ebenfalls seit Jahren mit im Unternehmen. Sara leitet die Schadensabteilung, Sina die Vertragsabteilung.

Man könnte also denken, dass man bei Sped-Ass rundum zufrieden ist. Doch mit den Jahren macht den Niedersachsen die eigene Größe zu schaffen. Das Verwaltungsgebäude, 1989 im Gewerbegebiet im Stile eines Wohnhauses für maximal acht Personen gebaut – für den Fall, dass es mit der Firma doch nicht klappt -, platzt heute aus allen Nähten. Sogar der Eingangsbereich musste mit einer Glaswand abgetrennt werden, um noch ein Büro zu schaffen. Doch auch hier ist eine Lösung in Sicht. Gerade, als man eine Baugenehmigung für einen Anbau hatte, wur-

den von der Gemeinde neue Bauflächen freigegeben. Auf ein 1.500 Quadratmeter großes Grundstück hat sich Familie Schlosser nun eine Kaufoption gesichert. Im nächsten Jahr soll ein ca. 600-Quadratmeter-Gebäude entstehen.

Ein Buch voller skurriler Fälle

Vielleicht hat Peter Schlosser dann Zeit, das zu tun, was ihm noch unter den Nägeln brennt: Ein Buch schreiben. „Man erlebt im Versicherungswesen die tollsten Dinge“. Allein in Sachen Umwelt habe er etliche skurrile Fälle gehabt. Etwa einen Lkw, der auf einem Feldweg umgekippt und in einen alten Holzschuppen gekracht war. Im löchrigen Fundament entdeckten Bauarbeiten



Der alte Firmensitz soll nach dem Umzug vermietet werden

bei den Abbrucharbeiten eine seltene Molchart, die dort ihr Zuhause hatte. Sie musste nun umgesiedelt werden – für mehrere 10.000 Euro. Ähnlich hoch war der Schaden für eine Firma, der ein Eimer mit Bullensperma abhanden gekommen war. Die wertvolle Zuchtfrucht wurde erst Tage später, ausgekippt auf dem Boden, entdeckt.

„Ich lerne immer noch täglich dazu“, sagt Schlosser und freut sich, dass er

mit seinen Töchtern jetzt die Hilfe hat, die es ihm ermöglicht, auch mal einen Tag frei zu machen. Ruhiger sei er geworden, nicht zuletzt aufgrund der Erkenntnis, dass der Betrieb, dank der Töchter Sara und Sina, mittlerweile auch ohne ihn läuft. Sogar in der Nacht und an Wochenenden. Man ist stets erreichbar. Denn es passiert immer etwas. Rund um die Uhr.

Text: Matthias Soyka

Container- und Massengutlogistik zwischen Oder und Rhein



EINE FLOTTE MIT HOHER QUALITÄT

Deutsche Binnenreederei AG
 Revaler Str. 100 • 10245 Berlin
 Tel: +49 30 29 376-0
 Fax: +49 30 29 376-201
 dbr@binnenreederei.de
 www.binnenreederei.de



Deutsche Binnenreederei

ODRATRANGROUP

Senator enttäuscht Hafenwirtschaft

Dedicated Terminals und Industrieansiedlungen im Plan-Fokus

Der neue Hafentwicklungsplan ist schwer zu fassen. Wer allerdings aufmerksam liest, kann erahnen, wohin die Reise gehen soll. Oberstes Ziel sei es, „Ladung durch die Erhöhung der Wertschöpfungsintensität innerhalb der Lieferkette stärker an den Standort zu binden. Dies kann sowohl durch industrielle Ansiedlungen als auch durch eine größere Wertschöpfungstiefe logistischer Dienstleistungen geschehen“, heißt es eingangs. Anderorts wird kritisiert, dass in Hamburg die Zahl der dedicated Terminals im Vergleich zur Konkurrenz gering sei. Getragen wurde die Behörde dabei offenbar auch von dem Gedanken, dass heute die zehn größten Containerreedereien über 58 Prozent des Gesamtvolumens kontrollieren – 2001 waren es erst 35 Prozent.

Neben einer Beteiligung von ausländischen Reedereien an dem neuen Terminal CTS könnte dort aber auch eine teilweise industrielle Nutzung Ladung an den Hafen binden. „Heute nehmen industriell und gewerblich genutzte Flächen 1.040 Hektar und damit ca. 35 Prozent der gesamten im Hafennutzungsgebiet befindlichen Landfläche in Anspruch. Die Bedeutung der Hafenindustrie bestätigt sich auch in ihrem Anteil (bezogen auf das Jahr 2010) von rund zehn Prozent an der hafenabhängigen Beschäftigung in der Metropolregion und von 14 Prozent an der hafenabhängigen Bruttowertschöpfung in Hamburg.“

Detaillierte Planungen nur zum Überseezentrum

Nur ganz beiläufig finden die Westerweiterung Eurogate (40 Hektar bis 2018), die Norderweiterung CT Altenwerder (3,7 Hektar und ein Großliegeplatz) und die Süderweiterung Tollerort (zwei Großliegeplätze) statt. Zum letzten Punkt verliert die Behörde ganze sieben Zeilen. Lapidar ist nur zu lesen, dass

die Flächen bereits an den Betreiber vermietet seien, jedoch nicht, dass während der Krise die HHLA die letzte entscheidende Fläche an MAN Diesel SE bis 2020 erneut untervermietet hat.



Das CT Tollerort soll erweitert werden, doch hier ist MAN Mieter

Erstauulich konkret sind die Vorstellungen des Senats indes für das Überseezentrum, an dem sich unter Schwarz-grün die Geister geschieden hatten. Die Wissenschaftsbehörde wollte 2010 die Universität dorthin verlagern. Von derartigem Unsinn hat sich der neue Senat gänzlich verabschiedet. Der Uferbereich sei vorrangig hafenorientierter Gewerbe- und Büronutzung vorbehalten. „Es sind in diesem Areal z.B. Aus- und

Fortbildungseinrichtungen für Hafenberufe und Büronutzung von Hafenterminen sowie Räume und Flächen für Ausstellungen, Messen oder Veranstaltungen möglich. Darüber hinaus könnte hier

ein weiterer Liegeplatz für Kreuzfahrtschiffe errichtet werden. Die Wasserkannte wird fußläufig für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Eine attraktiv gestaltete Wegführung entlang des Ufers mit Begleitgrün und Gehölzen könnte in einem Aussichtspunkt am Veddelhöft münden und die Erlebbarkeit des Hafens fördern. Teile der vorrangig für Hafennutzungen vorbehaltenen Lager- und Umschlagsfreifläche vor der Höftspitze können dem

Kreuzfahrtterminal als Aufstellfläche für Busse und Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden.“

Warteplätze für Seeschiffe bleiben erhalten

Die gute Nachricht für Reeder: Die Warteplätze für Seeschiffe in der Norderelbe bleiben erhalten. Das Konzept für den südlichen Teil des Areals legt den Fokus auf emissionsarme, umschlagsorientierte Geschäfte mit Großkomponenten sowie auf hochwertige Industrie, die aus Forschung und Entwicklung heraus beispielsweise Testanlagen in den Segmenten Energietechnik, Anlagen- und Maschinenbau entwickeln. „Die trimodale Anbindung des Areals zielt u.a. darauf, Schwergutschiffe bedienen zu können. Ein Liegeplatz mit dieser Funktion kann im Moldauhafen unter Einhaltung der technischen und nautischen Randbedingungen gebaut werden.“

Aber nicht nur durch neue Flächen sondern auch durch die Verdichtung von Ansiedlungen könnte neuer wertvoller Platz geschaf-

fen werden. Angedacht sind vertikale Bauten. Dies zeigt sich teilweise in den weiteren Eckpunkten der Hafenerweiterung:

- Der Steinwerder Hafen wird ab dem Querkanal auf vier Hektar verfüllt.
- Eine Nutzung von 45 Hektar südlich der Aluminium Werke in Altenwerder West wird „zu gegebener Zeit geprüft“.
- Die „kleinteilige“ Peute wird überplant, der Grenzvorlauf jedes Betriebs begradigt und Platz für Industrie und Logistik geschaffen.
- Auf der Kattwykhalbinsel soll Autoumschlag „verdichtet“, auf den 45 Hektar Platz für Firmen geschaffen werden, die beispielsweise für den CTS weichen müssen. Windkraftanlagen könnten an Böschungen errichtet werden, zudem eine LNG-Tankstelle.

Moorburg wieder Hafenerweiterungsgebiet

Eindeutig indes spricht sich der Plan zum Hafenerweiterungsgebiet Moorburg

aus. Es stellt das größte Areal von den insgesamt noch 833 zur Verfügung stehenden Hektar dar und war auf Druck der Grünen unter der Vorgängerregierung aus dem Plan gestrichen worden. Jetzt heißt es dazu: „Das Erweiterungsgebiet in Zone I (Moorburg) umfasst die letzte große zusammenhängende Fläche mit hervorragenden Infrastrukturanschlüssen an die Seeschiffahrtsstraße, das Bahnnetz und an die Bundesautobahnen und stellt sich damit als die einzige Option für einen weiteren neuen Hafenteil dar. Aber auch für zukünftig entstehende Bedarfe, wie z.B. im Bereich der Wasserstofftechnologie kann das Hafenerweiterungsgebiet speziell in Verbindung mit der Weiterentwicklung des Areals ‚Hohe Schaar‘ eine Rolle spielen.“

Nichts Neues indes bei der Verkehrsplanung. Der Senat beruft sich im Wesentlichen auf den Masterplan-Straßenverkehr der HPA und die Ahrensburger Liste, in der die Nord-Bun-

desländer die notwendigen Verbesserungen der Hinterlandverbindungen aufgelistet hatten.

Schon Pläne für Neubau der Köhlbrandbrücke

Umfangreiche Arbeiten wird es an den 56 Brücken im Hafengebiet geben. Die Köhlbrandbrücke „kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand noch rund 20 Jahre mit laufenden Unterhaltungsmaßnahmen erhalten werden“. Ein Neubau sei rechtzeitig zu planen. „Die Vorzugsvariante setzt sich aus der Nordlage der Köhlbrandbrücke im Vergleich zur heutigen Lage und zwei plangleichen Anschlusspunkten im Westen und Osten zusammen. So würde sich eine durchgehende Haupthafenroute ohne Signalisierung zwischen dem Finkenwerder Ring und dem Argentinienknoten ergeben.“

- Als weitere Ersatzneubauten sind geplant:
- Erste Peuter Brücke ab 2013,
 - Waltershoferbrücken ab



Frank Horch, Wirtschaftssenator

Der parteilose Politiker war zuvor Präses der Handelskammer und Präsident des Industrieverbands Hamburg.

- 2014,
 - Finkenwerder Brücke ab 2015,
 - Veddelkanalbrücken ab 2014,
 - Freihafenelbbrücke Planungsbeginn 2015.
- Bei der Hafenbahn hat eine südliche Bahn-Ausfahrt aus Altenwerder Priorität, die parallel verlaufend zur bestehenden A 7 und zur geplanten A 26-Verlängerung (Hafenquerspange) an die neue Kattwykbrücke und damit an die neue Nord-Ost-Achse anschließt.

Text: Matthias Soyka

FREIHAFENAUFLÖSUNGEN

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

Alles neu bei Unilok

Der Packbetrieb zog vom künftigen Centralterminal Steinwerder nach Moorburg



Fotos: SLH

Kurze Wege: Der Reachstacker muss auf dem neuen Gelände nur noch einen Bruchteil des alten Weges zurücklegen

Ingo Grunwald hat gut lachen. Seit Mitte Februar sitzt er in einem funkelneuen Büro in Hamburg-Moorburg: Neubau, Erstbezug. Es riecht nach Farbe, und das ein oder andere Kabel hängt hier und da noch aus den Wänden. Dennoch ist der Niederlassungsleiter der Unilok GmbH mehr als zufrieden. Ohne große Probleme verlief der Umzug von den Schuppen 69, 70 und 72 hinüber in die gerade fertig gestellte Anlage. Alles ganz entspannt, denn die Hallen auf dem Gelände des künftigen Centralterminals Steinwerder müssen erst bis zum Jahresende geräumt werden. Bis dahin gibt es einen Parallelbetrieb.

Selbst das etwas kleinere Grundstück trübt nicht die gute Laune Grunwalds. Schließlich habe man von Anfang an mit dem Vermieter Ixocon zusammengearbeitet und die beiden

Hallen genauso konzipiert, wie es für den Betriebsablauf optimal ist. „Wir haben zwar mit 10.000 Quadratmetern Hallenfläche und 12.000 Quadratmetern Freifläche rund 20 Prozent

weniger Platz, dafür fallen die weiten Wege weg“, sagt er. Auf dem Gelände am Kuhwerder Terminal kam es schon mal vor, dass einer der Gabelstapler bis

zu 500 Meter oder mehr zurücklegen musste, um die Ware von einem Punkt zum anderen zu bewegen. Das fällt hier weg. Die Warenannahme erfolgt durch eine separate Zufahrt von



Ingo Grunwald vor dem neuen Hochregallager



Nicht mehr im Hafen, aber kaum weiter weg zur Kaikante

hinten. 18.000 TEU hat man im vergangenen Jahr be- und entpackt. Der 45-Tonnen-Reachstacker bewegt sich jetzt nur noch auf einer Strecke von maximal 150 Metern. Auch zu den Hochregallagern ist es ein Katzensprung. Das Gefahrgutlager mit versiegeltem Boden und Auslaufsperrung entspricht zudem modernsten Sicherheitsstandards und ist in einem Nebenbereich abgeteilt. Selbst die Empore unterm Dach kann für die Lagerung von Palettenware genutzt werden.

Es stört nicht einmal, dass der Zugang zum Wasser nicht mehr da ist. Die alte Kaianlage war ohnehin einsturzgefährdet und von der HPA angesichts der kompletten Umgestaltung des CTS nicht mehr saniert

worden. Und da man nur gut einen Kilometer von der A7 entfernt ist, kann man auch ohne den Sitz im Freihafen leben. „Die Entfernung zum Burchardkai oder Eurogate ist ungefähr genauso groß wie von Kuhwerder aus“, berichtet Grunwald.

Nur der fehlende Gleisanschluss stört

Trotzdem gibt es zwei Umstellungen. Dass man nun außerhalb der Freizone arbeitet, ist ein Schicksal, das Unilok zum Jahresende wie alle anderen Betriebe im Freihafen auch ohnehin ereilt hätte. Insofern war man vorbereitet, und eine Zollexpertin schon vor geraumer Zeit eingestellt worden. Sie schult die rund 50 Mitarbeiter hier am Stand-

ort nach. Einzig der fehlende Gleisanschluss wurmt die Mannen von Unilok etwas. Rund 400 Waggons, beladen mit Stahl, hat man im Jahr. Nicht das Riesengeschäft, aber trotzdem will man nicht darauf verzichten. „Wir suchen deshalb einen Partner, der ein wenig Platz und einen Bahnanschluss hat – möglichst in Hafennähe“, sagt Grunwald. Man würde ungern die Schwer- gutaufträge verlieren, denn damit verbunden sind meist Anschlussleistungen.

Sechs Jahre hat die Suche nach einem Ausweichgelände gedauert. Man ist deshalb sehr froh, dass der alte Vermieter Ixocon nun auch der neue ist und man Unilok eine maßgeschneiderte Lösung präsentiert hat.

Text: Holger Grabsch



Ingo Grundwald,
Niederlassungsleiter
Unilok

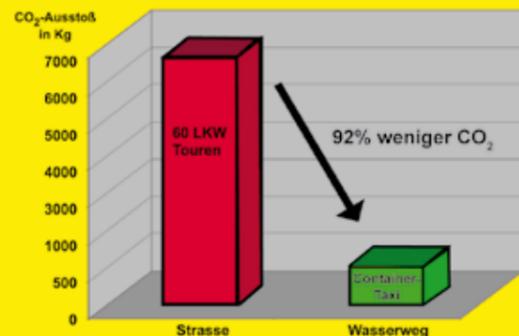
Das Unternehmen wurde 2001 gegründet. Es schlägt jährlich rund 18.000 TEU um (Umsatz: 7,0 Millionen Euro) und beschäftigt rund 65 Mitarbeiter. Zwei Drittel am neuen Standort und 17 Mann bei der Tochter HCT, einem Fuhrunternehmen.

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 Verkehrsentlastung 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

Hier ist der Name Programm

Die Hamburger Zollakademie gibt Firmen Nachhilfe in Im- und Exportfragen

Thorsten Porath war schon immer ein Fachmann in Sachen Zoll. Im Hamburger Freihafen führt er seit langem erfolgreich die Porath Customs Agents. Nun hat er mit Dr. Lothar Harings eine Marktlücke im Norden entdeckt und die Hamburger Zollakademie (HZA) gegründet. In Steinwurfweite des Hauptbahnhofs, in der Mönckebergstraße 5, geben die beiden zusammen mit einer Schar erlesener Referenten Nachhilfe in Sachen Zoll und Recht.



Thorsten Porath,
Geschäftsführer HZA

Er betreibt seit Jahren eine Service-GmbH im Hamburger Freihafen und ist einer der Marktführer für Zollabwicklungen.



Dr. Lothar Harings,
Geschäftsführer HZA

Der Jurist ist Partner in der angesehenen Kanzlei Graf von Westphalen und auf Wirtschaftsrecht spezialisiert.

HZA
HAMBURGER
ZOLLAKADEMIE

Die Idee ist den beiden im letzten Herbst gekommen. Schließlich kennen sie sich seit Jahren von gemeinsamen Veranstaltungen. „Wir ergeben eine schöne Kombination aus Recht und Praxis“, erklärt Harings. Der promovierte Jurist ist Partner der angesehenen Wirtschaftskanzlei Graf von Westphalen. Im vergangenen September hatten Porath und er etliche Anfragen bezüglich Schulungen von Mitarbeitern erhalten. Die drohende Freizonenauflösung war dabei nur ein Aspekt von vielen.

Kunden sind im Wesentlichen Betriebe, die ihre Zollanmeldungen selbst machen, jedoch niemand haben, der die Mitarbeiter weiterbildet. Aber auch Speditionen, denen schlicht Basiswissen fehlt, haben Interesse gezeigt. Deshalb ist auch die Bundesfinanzdirektion von dem neuen Angebot begeistert. Denn besser ausgefüllte Zollanmeldungen bereiten den Beamten weniger Arbeit.

Firmen können Mitarbeiter nicht selbst nachschulen

Porath erklärt das Dilemma der Zollbehörden: „Oft werden elektronisch Anmeldungen losgeschickt, die unvollständig oder fehlerhaft sind. Wenn dies bemerkt wird, senden die Betriebe eine neue Anmeldung, ziehen die alte aber

nicht zurück, weil diese, wenn sie nicht genutzt wird, verfällt. Ungeachtet dessen hat der Zoll diese zuvor bearbeitet. Das meiste landet also im Müll.“ Deshalb stellen sich auch Zollbeamte aus der Praxis als Referenten zur Verfügung.

Kunden: Handel, Hafen, Spedition, Industrie

„Wir wollen Kursteilnehmern – je nach Bedarf – Grundkenntnisse oder vertiefte Kenntnisse darüber geben, was sie da eigentlich machen“, so Porath. Zu den Kunden zählen neben Speditionen auch Handelshäuser, die Industrie sowie die Hafengewirtschaft. Eben alle, die mit Im- und Export zu tun haben. Acht Wirtschafts- und drei Zollverwaltungsreferenten konnte die HZA für Vorträge gewinnen. Größter personeller Coup ist dabei Michael Lux, der als „Zoll-Papst“ der EU-Kommission gilt und seit kurzem in der Kanzlei Graf von Westphalen tätig ist. Er war federführend bei der Modernisierung des EU-Zoll-Kodexes.

Grundsätzlich finden die Kurse am Sitz der GmbH in der Mönckebergstraße statt. Meist gehen sie über einen Tag und kosten zwischen 465 und 535 Euro pro Teilnehmer. Über insgesamt zehn Abende werden zudem Englisch-Auffri-

schungskurse angeboten. Aber auch Inhouse-Schulungen oder Veranstaltungen über längere Zeiträume sind möglich. „Wir sind da sehr flexibel und können die Kurse individuell auf die Bedürfnisse anpassen“, sagt Porath.

Über 40 Kurse bis zum Jahresende

So gibt es nicht nur Kurse für Einsteiger, sondern auch für Fortgeschrittene und echte Experten. Lediglich vier der über 40 Kurse beschäftigen sich letztlich mit der Auflösung der Freizone (12. April, 19. April, 21. Juni). Den Anfang am 11. April macht das Thema: „EU-Sanktionen und Embargos – der richtige Umgang mit Handelsbeschränkungen“, über das Harings referieren wird. Aber es gibt auch etliche ATLAS-Seminare



Firmensitz: Mönckebergstraße 5

(17. und 18. April, 12. Juni, 25. September) oder Kurse über die Voraussetzungen zum AEO (zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten), die am 24. Mai, 2. August, 23. August und 18. Oktober stattfinden. Weitere Themen sind unter anderem der Umgang mit dem Zolltarif (9. Mai, 30. Mai, 27. September), der Rechtsschutz in Zollsachen oder EU-Verzollungen.

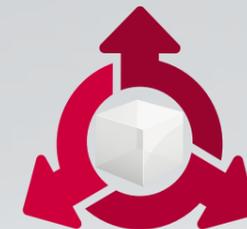
Alle Teilnehmer erhalten hinterher ein Zertifikat. Das Angebot ist in Hamburg bislang einmalig. Ähnliche Schulungen gibt es nur in Bremen, Münster und Köln. Der Nutzen für die Betriebe liegt auf der Hand. „Sie können ihre eigenen Vorgänge schneller abwickeln“, fasst ihn Porath zusammen. Höhere Effektivität – das ist bares Geld.

Text: Matthias Soyka

Schiffstaufe 50 Jahre nach Jungfernfahrt



Jens Weber, der Kapitän des Hamburger Museumsschiffes „Cap San Diego“, staunte nicht schlecht, als fast auf den Tag genau 50 Jahre nach der Jungfernfahrt des ehemaligen Hamburg-Süd-Frachters Oliver Pelzer (Mitte) ein Pappmodell des „weißen Schwans“ auf die Brücke zur erneuten Schiffstaufe brachte. Sowohl GROMEX-Chef Bernd Willms (rechts) als auch der Geschäftsführer des Rellinger Schiffszulieferers Furuno, Claus Frederiksen, hatten bei dem gelernten Flugzeugbauer einen Nachbau bestellt. Aus Fotos, Konstruktionszeichnungen und einem Generalplan, den er bei einem Antiquitätenhändler aufgetan hatte, baute Pelzer das Schiff im Maßstab 1:200 nach – und das gleich zweimal. Das 80 Zentimeter lange Modell versetzte Kapitän Weber in Begeisterung. „Hut ab, wie genau das alles passt“, sagte er.



transfairlog

ERSTE FACHMESSE FÜR INTERNATIONALES
TRANSPORT- UND LOGISTIK-MANAGEMENT

12. – 14. Juni 2012
Messe Hamburg, Deutschland

Veranstalter:

EUROEXPO Messe- und Kongress-GmbH
Tel.: +49 (0)89 32391-241
Fax: +49 (0)89 32391-246
E-Mail: transfairlog@euroexpo.de
Internet: www.transfairlog.com

**Treffpunkt der Märkte –
Wegweisend für Macher**

Jetzt unter
www.transfairlog.com
Infos anfordern!



Überstunden richtig regeln

Pauschale Vergütungen sind oft unwirksam

Kennen Sie diese Klausel: „Durch das gezahlte Gehalt sind alle etwaigen Überstunden abgegolten?“ Das klingt aus Arbeitgebersicht zunächst erfreulich. Aber ist dies auch zulässig? Das Bundesarbeitsgericht sagt „nein“ und hat in den letzten zwei Jahren wiederholt entschieden, dass solche Überstundenklauseln unwirksam sind, bei denen sich der Umfang der ohne zusätzliche Vergütung zu leistenden Überstunden nicht nachvollziehbar aus dem Arbeitsvertrag ergibt.



Foto: SLH

Wenn die Stunde schlägt, muss noch lange nicht Schluss sein mit der Arbeit

Diese Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts hat nachvollziehbare rechtliche und wirtschaftliche Gründe. Denn es liegt auf der Hand, dass Arbeitnehmer durch Regelungen im Arbeitsvertrag nicht pauschal dazu verpflichtet werden können, Überstunden ohne jede zeitliche Beschränkung zu leisten, die dann mit dem monatlichen Gehalt abgegolten sein sollen. Andererseits besteht aber auch ein verständliches Interesse der Arbeitgeber, dass Arbeitnehmer besonders in Spitzenzeiten gelegentliche Überstunden leisten, die mit dem Gehalt abgegolten sein müssten. Diese Erwartungshaltung der Arbeitgeber dürfte be-

sonders dann bestehen, wenn hohe Gehälter gezahlt werden.

Am besten alles im Vertrag regeln

Dieser Interessenkonflikt der Vertragsparteien kann nur mit einer wirtschaftlich vernünftigen und rechtlich wirksamen Regelung im Arbeitsvertrag gelöst werden. Die tägliche Praxis zeigt aber, dass man sich keinen sozialromantischen Vorstellungen hingeben sollte, denn in der Realität verhandeln Arbeitgeber und Arbeitnehmer vor Abschluss eines Arbeitsvertrages mit Sicherheit nicht über die Frage, wie viele Überstunden der Arbeit-

nehmer wohl regelmäßig zu leisten hätte, ohne dass eine zusätzliche Vergütung gezahlt wird. Tatsächlich präsentiert regelmäßig der Arbeitgeber einen fertigen Arbeitsvertrag, bei dem vielleicht noch über die Höhe der Vergütung und allenfalls über einzelne Arbeitsbedingungen gesprochen werden.

Solche vom Arbeitgeber vorgelegten Arbeitsvertragsmuster unterliegen aber nach ständiger Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts der Wirksamkeitskontrolle. Jeder Arbeitnehmer, der ein solches Vertragsmuster unterzeichnet hat, kann daher eine nach seiner Auffassung unwirksame Regelung im

Arbeitsvertrag durch das zuständige Arbeitsgericht auf seine Wirksamkeit überprüfen lassen. Dabei prüft das Gericht insbesondere, ob die Regelungen im Arbeitsvertrag transparent, klar verständlich geregelt oder nicht widersprüchlich sind und den Arbeitnehmer ebenso wenig unangemessen benachteiligen.

Überstundenklausel muss transparent sein

Dies gilt natürlich auch für Regelungen im Arbeitsvertrag, mit denen Überstunden abgegolten werden sollen. Dazu hat das Bundesarbeitsgericht entschieden, dass Regelungen zur pauschalen Vergütung von Überstunden mit dem vereinbarten Gehalt nur dann zulässig sein sollen, wenn sich unmittelbar aus dem Text des Arbeitsvertrages ergibt, welche Überstunden in welchem Umfang von der pauschalen Vergütung erfasst werden.

Der Arbeitnehmer soll also bereits bei Vertragsabschluss erkennen und verstehen können, was möglicherweise auf ihn zukommt und zu welcher konkreten Überstundenleistung er für das vereinbarte Gehalt maximal vertraglich verpflichtet ist.

In der Praxis hat sich daher bewährt, im Ar-

beitsvertrag eine maximale Anzahl etwaiger wöchentlicher oder monatlicher Überstunden konkret zu benennen, die dann mit dem laufenden Gehalt abgegolten sein sollen. Dabei ist aber Vorsicht geboten, denn das Bundesarbeitsgericht lässt keine feste Stundenanzahl zu, sondern die Höhe der etwa zu leistenden Überstunden hängt immer vom Einzelfall ab. Denn jedes Unternehmen, jede Branche und jede Position hat ihre eigenen Besonderheiten, die sich auf die Wirksamkeit der jeweiligen Überstundenklausel auswirken können. Als Faustformel kann man lediglich sagen: Je höherwertiger eine Tätigkeit und je besser bezahlt sie ist, desto geringer sind die Anforderungen an die Wirksamkeit einer Überstundenklausel.

Will der Arbeitgeber angeordnete oder betrieblich erforderliche Überstunden grundsätzlich immer vergüten oder dafür Freizeitausgleich gewähren, ist dafür keine besondere Regelung im Arbeitsvertrag erforderlich. Erwartet der Arbeitgeber hingegen, dass der Arbeitnehmer Überstunden leistet, die mit dem vereinbarten Gehalt abgegolten sein sollen, muss klar und verständlich im Arbeitsvertrag geregelt werden, wie viele mögliche Überstunden mit dem monatlichen Gehalt vergütet sein sollen.

Darauf sollten Arbeitgeber achten

Die nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts zulässige Anzahl dieser pauschal abgegoltenen Überstunden

muss aber zur Wirksamkeit der einzelnen Regelung auf jeden Einzelfall abgestimmt werden.

Als Arbeitgeber ist es daher sinnvoll, bei der nächsten Durchsicht der unternehmenseigenen Arbeitsvertragsmuster auf eine wirksame Formulierung der Überstundenklausel zu achten. Unklarheiten und Spielräume des Vertragstextes, die zu Lasten des Arbeitnehmers gehen könnten, sollten durch rechtssichere Formulierungen vermieden werden. Auch hier gilt der einfache Grundsatz: Je besser der Vertrag, desto geringer das rechtliche und wirtschaftliche Risiko.

Text: Thomas Schneider, Andreas Wiechmann, Rechts- und Fachanwälte für Arbeitsrecht
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

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

cm //checkmobile
Software für die Logistik

Wohnen wie Gott im Ländle

Das kleine Hotel „Aristo“ in Filderstadt versprüht gemütlichen Charme

Als Geschäftsleute kennen Sie das ja. Sie hetzen von Termin zu Termin und sind häufig fern von Zuhause. Oft buchen Sie schnell irgendwo ein Zimmer in der Nähe des Geschäftskunden oder des Messegeländes. Und geben wir es doch einfach mal zu, dass wir als Gäste, gerade zur Messezeit häufig extrem zur Kasse gebeten werden. Wenn wir nach einem anstrengenden und arbeitsreichen Tag auf der Messe dann in unserem fragwürdigen Zimmer ankommen, ärgern wir uns. Diesmal aber nicht. Gerade mal eine Bahnstation von der Messe Stuttgart im beschaulichen Filderstadt, unweit des Flughafens gelegen, sind wir zur Logimat 2012 in einem schönen, kleinen Hotel im Herzen des Ortes unterkommen.

Filderstadt grenzt im Süden an die Landeshauptstadt Stuttgart und wurde erst Mitte der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts als Stadt neu gegründet. Sie ist der Zusammenschluss der ehemals selbständigen Gemeinden Bernhausen, Bonlanden, Harthausen, Plattenhardt und Sielmingen und wurde zunächst unter dem Namen Filderlinden geführt. Bereits kurze Zeit nach Gründung hat man den Namen in Filderstadt geändert. Anfang 1976 erhielt der Ort das Stadtrecht und wurde schon ein halbes Jahr später zur Kreisstadt.

Das Hotel „Aristo“ liegt nur wenige Gehminuten von der S-Bahnstation Filderstadt entfernt und wird betrieben von Sophia Patsia. Das Haus wurde erst im Jahr 2011 vollständig renoviert und verfügt insgesamt über neun Doppelzimmer, ein sogenanntes Businesszimmer und ein Apartment, das als Drei-



Sieht nicht nur edel aus – das Essen ist auch vorzüglich

bettzimmer genutzt werden kann. Alle Doppelzimmer sind korrekt mit Dusche/WC, Fön, Safe, Flat TV und Internetanschluss ausgestattet. Wobei uns hier besonders die Sauberkeit ins Auge fällt.

Bodenständige Küche, liebenswertes Personal

Besonders erwähnenswert ist das kleine Speiselokal mit einem liebenswerten Koch, der leckere griechische Spezialitäten auf den Tisch zaubert. Wir essen

ten Tomaten und Pilzen gereicht. Dazu gibt es warmes, geröstetes Brot und Tzatziki. Selbstverständlich erhalten wir vor der Hauptspeise einen knackigen, bunten Salat, frisch zubereitet. Für das Hauptgericht lassen wir uns vom Küchenchef die Platte mit griechischen Fleischspezialitäten anrichten, wobei hier die Leber mit gebratenen Apfel- und Zwiebelringen besondere Erwähnung finden sollte. Liebevoll geht man hier mit den Gästen um, was uns schnell den langen und anstrengenden Messtag vergessen lässt.

Text: Holger Grabsch

Aristo
Hotel & Speisetaverne
Karlstraße 2
D- 70794 Filderstadt-Bernhausen

Zimmerbuchung:
Tel. 0711 – 79 47 02 90
Mobil: 0151 – 43 35 39 17
www.aristo-hotel.de
info@aristo-hotel.de



Der Restaurantbereich ist beschaulich – Reservieren wäre gut



Die Bar ist nicht nur bei Messebesuchern beliebt

Sherlock Holmes zum Zweiten

„Spiel im Schatten“ übertrifft den ersten Teil an Witz und Action“



Ab 4. Mai im Handel

Totgesagte leben länger. Auf keinen anderen Schauspieler trifft dieses Sprichwort so sehr zu wie auf Robert Downey Jr. Noch vor einigen Jahren galt er wegen seines Drogenkonsums als nicht tragbar. Diese Phase hat er hinter sich gelassen und mit „Iron Man“ ein fulminantes Comeback hingelegt. Dass Regisseur Guy Ritchie 2009 ausgerechnet ihn als den berühmtesten Detektiv aller Zeiten besetzt hat, wunderte dann aber doch. Gleichwohl stellte sich dies aber als überaus effektiv heraus, denn niemand spielt den ebenso genialen wie selbstverliebten Querkopf so hinreißend wie Downey. Nun also das nach dem Erfolg des ersten Teils obligatorische Sequel. Lohnt es sich?

Wie am Ende des ersten Teils bereits angedeutet, tritt hier Holmes Erzfeind schlechthin aus dem Schatten: Prof. Moriarty (eher blass: Jared Harris). Holmes



Es kracht mächtig und häufig



Was nun Watson? Holmes ratlos



Naomi Rapace („Verblendung“)

vermutet ihn als Drahtzieher hinter einer Anschlagsserie. Als zunächst Holmes Fast-Freundin Irene Adler (Rachel McAdams) unsanft aus dem Leben scheidet und auch der frisch vermählte Dr. Watson (Jude Law) in Gefahr gerät, sieht Holmes sich genötigt, dessen Hochzeitsreise zu sabotieren. Was nun folgt, ist eine Hetzjagd durch halb Europa, immer auf der Spur der Verschwörung, bis es zur (im Roman für den Detektiv tödlichen) Konfrontation an den Reichenbachfällen in der Schweiz kommt...

Am besten sind die Kabbeleien der Helden

Okay, eine sinnige Handlung hat der Film nicht wirklich. Er ist keine Verfilmung der Geschichten von Arthur Conan Doyle, sondern stellt ein sogenannte Pastiche dar, also eine neue Story, die sich bekannter Figuren und Motive (Reichenbach!) bedient und sie fortspinnt. Hier dominieren nicht die sattsam bekannten Kombinationsfähigkeiten des Meisterdetektivs, sondern vielmehr Spaß und Action. Diesbezüglich wird die Schraube im Vergleich mit dem Vorgänger noch

einmal kräftig angezogen, manchmal auch überdreht. Es knallt an allen Ecken und Enden, macht aber echt Laune. Besonders hübsch ist, dass die Kabbeleien zwischen Holmes, Watson und nun auch seinem Bruder Mycroft (hinreißend: Stephen Fry) noch mehr Raum haben. Und Holmes'

Fähigkeiten, einen Faustkampf mit seinem Erzfeind zu planen, bevor er stattfindet, werden abermals in der vielleicht besten Szene des Films zelebriert – mit überraschendem Ausgang. Wer mit dem ersten Teil etwas anfangen konnte, wird hier nicht enttäuscht werden.

Text: Dr. Martin Soyka



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 Klein- gewerbe sowie für die sonstigen Versicherungen von Privatpersonen.
- CARL REHDER NEDERLAND B.V. Makelaars in Assurantien B.V. Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transport- gewerbe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- BE SURE ASSURANTIEN 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 Versicherungs- gesellschaften und Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit in Deutschland.
- JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC Betreuer der Versicherungsangelegenheiten deutscher und nieder- ländischer 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

**SHORT SEA SHIPPING
INLAND WATERWAY
PROMOTION CENTER:**

Mit Lasse Pipoh hat das SPC einen neuen Kompetenzträger für die Binnenschifffahrt gewonnen. Der 32-Jährige hat zum ersten 1. Februar seine Tätigkeit bei der öffentlich-privaten Partnerschaft mit Sitz in Bonn aufgenommen. Mit seiner Expertise wird er insbesondere bei der Ermittlung von Verlagerungspotenzialen von der Straße auf die Binnenschifffahrt neue Akzente setzen und optimierte Lösungswege aufzeigen. Der Wirtschaftsgeograph war zuvor für die Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG in Aachen beschäftigt, für die er unter anderem Logistikknoten, Verkehrserschließungen und Anbindungsqualitäten von Hafenstandorten untersuchte.

**NIEDERSACHSEN
PORTS:**

Ministerialdirigent Helmut Heyne ist zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates der NPorts GmbH & Co. KG gewählt worden. Er folgt damit Ralf Pos-

pich, der Anfang Februar zum Präsidenten des Landesamtes für Bergbau, Energie und Geologie ernannt wurde. Als Leiter der Abteilung Industrie ist der Diplom-Volkswirt im niedersächsischen Wirtschaftsministerium für die Betreuung der Industrieunternehmen des Landes, für Grundsatzfragen der Technologie- und Innovationspolitik und Wirtschaftsförderung zuständig. Bevor Heyne 2005 ins Ministerium wechselte war er fünf Jahre lang Oberbürgermeister der Stadt Cuxhaven und davor Erster Kreisrat des Landkreises Harburg. Weitere Mitglieder des Aufsichtsrates von Niedersachsen Ports sind Corinna Kuhny, Niedersächsisches Finanzministerium, Manfred Evers, Evers& Partner Recruitment, Günter Herbertz, Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Björn Thümmler, Mitglied des Niedersächsischen Landtages und Hans-Peter



Wyderka, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Zudem hat Ernst Franz (Foto) die Hafenbetriebsleitung in der Niederlassung Wilhelmshaven der Niedersachsen übernommen. Er ist somit u.a. für die Leitung und Überwachung des Hafenbetriebes sowie die Bauaufsicht und Unterhaltung der Hafenanlagen verantwortlich. Der Diplom-Ingenieur profitiert von seiner fast 20-jährigen Erfahrung im Hafen Wilhelmshaven. Als Projektleiter hat Franz z.B. den Bau des Braunschweigkais, die Sanierung der ehemaligen ersten Einfahrt (Helgoland- und Wangeroogkai) auf der Schleuseninsel und die Ertüchtigung der Niedersachsenbrücke verantwortet.

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

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	Andreas Wiechmann	Foto: Peter Glaubitt	Erscheinungsweise: Monatlich / zzgl. E-Mailservice
Redaktion: Matthias Soyka (V.i.S.d.P.) Holger Grabsch Dr. Martin Soyka Peter Glaubitt Thomas Schneider Larissa Dultz	Medienberatung: Holger Grabsch Telefon +49.40.360 984 78 E-Mail grabsch@norddeutsches-medienkontor.de	Druck: PMI	Onlineprogrammierung: Andreas Tiedemann
ISSN 2193-9454	Grafik: Larissa Dultz (Art-Direktor) Telefon +49.40.360 984 80 E-Mail dultz@norddeutsches-medienkontor.de	Erscheinungsweise: Monatlich online und als Printausgabe	Onlinegestaltung: Larissa Dultz
		Preis: 4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).	Alle Rechte beim Verleger. Hamburg, 2012
		Abonnement: Jahresabonnement 12 Ausgaben 54,00 Euro inkl. 7% USt. und Versand	Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.
			Nächste Ausgabe: 2. Mai 2012

STADT LAND HAFEN

**Neues Tor für
NOK-Schleuse**



Brunsbüttel – Die Sanierung der Schleusen am Nord-Ostsee-Kanal hat begonnen. Zunächst wurde das Tor 6 zur südlichen Kanalseite (Foto) hin entfernt. Es soll ausgetauscht werden, sobald die nur noch provisorisch vorhandenen Kufen am Kanalgrund ersetzt worden sind. Zuletzt liefen sie lediglich auf einem hölzernen Provisorium. In Brunsbüttel gibt es zwei große Schleusen für Hochseeschiffe und zwei kleinere für die Sportschifffahrt. Beide Großschleusen gelten als marode. In wenigen Wochen soll mit dem Bau einer dritten großen Schleuse begonnen werden. Sie wird gut 300 Millionen Euro kosten und erst 2015 fertig sein. Bereits in diesem Sommer könnte es zu ersten Engpässen kommen, wenn die Südschleuse für mehrere Wochen außer Betrieb genommen wird.

**Bundesratsinitiative
gegen Piraterie**



Hamburg – Der Maritime Koordinator der Hamburger CDU-Bürgerschaftsfraktion, Olaf Ohlsen (Foto), hat den Hamburger Senat aufgefordert, sich auf Bundesratsebene an der zügigen Ausarbeitung einer geeigneten Rechtsgrundlage zur Bekämpfung der internationalen Piraterie zu beteiligen, in der sowohl klare Voraussetzungen und Befugnisse

für den Einsatz privater Sicherheitsdienste als auch Regelungen für ein Zertifizierungsverfahren festgelegt werden. Darin müssten vor allem die Leistungsfähigkeit der Sicherheitsdienste und die Zuverlässigkeit des eingesetzten Sicherheitspersonals geregelt sein. Die Ausbildung sollte sich nach den strengen Standards richten, die seitens der für die Sicherheit der Schifffahrt zuständigen Weltschifffahrtsorganisation IMO für private Sicherheitsunternehmen ausgearbeitet werden. Eingriffsbefugnisse und vor allem der Schusswaffengebrauch könnten sich laut Ohlsen am Gesetz über den unmittelbaren Zwang und an dem Atomgesetz orientieren. Der CDU-Politiker bezeichnete es als „bedauerlich“, dass sich bislang weder Bürgermeister Olaf Scholz noch Innensenator Michael Neumann zu solch einer Initiative auf Bundesebene entschieden hätten. Hamburg sei größter Reederstandort Deutschlands, Schiffe deutscher Reedereien seien demnach auch am häufigsten von Piratengriffen betroffen.

**Noch mehr Schäden
an JadeWeserPort**



Wilhelmshaven – Die Schäden an der neuen Kaimauer am Tiefwasserhafen sind offenbar erheblich größer als bisher angenommen. Mittlerweile beläuft sich die Zahl der Risse unter Wasser auf mindestens 130, zuvor war zunächst von 47 und dann von 88 „Schlosssprengungen“ die Rede. Dessen ungeachtet verlief das Anlanden der ersten vier Containerbrücken,

die aus China an den Jadebusen gebracht wurden, problemlos (Foto). Der Eröffnungstermin 5. August werde auf jeden Fall gehalten, hieß es aus den Reihen des Terminalbetreibers Eurogate. Der Schaden an der Kaimauer wird auf rund 25 Millionen Euro geschätzt.

**Stahldiebe bei der
Hamburg Port Authority**

Hamburg – Bei der Hamburg Port Authority ist ein ganzer Ring von Stahldieben aufgefliegen. Mindestens 13 Mitarbeiter der HPA stehen im Verdacht, über mehrere Jahre hinweg alte Bahnschienen und gezogene Spundwände an Schrotthändler auf eigene Rechnung verkauft zu haben. Einem Mitarbeiter wurde bereits gekündigt, acht haben gestanden. Der Schaden beläuft sich auf mindestens 300.000 Euro. Ende März hatte die Staatsanwaltschaft eine groß angelegte Durchsuchung gestartet und etliche Beweise sicher gestellt. Ein Mitarbeiter wurde auf frischer Tat beim Verkauf gestellt.

**Koordinationsstelle für
Maritime Technologien**

Berlin – Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) hat zur Umsetzung des Nationalen Masterplans Maritime Technologien eine koordinierende Stelle eingerichtet. Sie wird die Akteure des Masterplans aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft bei der Entwicklung von Strategien zur Stärkung der Meerestechnik unterstützen. Auf ihrer Internetseite zum Masterplan (www.nmmt.de), die auch als interaktive Arbeitsplattform dient, können wichtige Informationen, Übersichten, weiterführende Links, der aktualisierte Aktionsplan sowie die dazugehörigen Maßnahmenblätter abgerufen werden.

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