

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik



Foto: Peter Glaubitt

Binnenschiffer über Ramsauer entsetzt

Neubau des Schiffshebewerks Scharnebeck vorerst gestrichen

Das Hebewerk Scharnebeck fällt immer wieder komplett aus, zeitweise stauen sich bis zu 100 Schiffe

Die deutschen Binnenschiffer sind verärgert über Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer. Der CSU-Politiker hatte in einem Schreiben an Niedersachsens Ministerpräsident David McAllister (CDU) erklärt, dass nach der Instandsetzung durch das Schiffshebewerk Scharnebeck für „die nächsten 30 Jahre“ die „niedersächsischen Wirtschafts- und Industriegebiete zuverlässig und mit ausreichender Kapazität mit dem Überseehafen Hamburg verbunden sind“. Da „mittelfristig“ keinerlei Finanzmittel für einen Neubau zur Verfügung stünden, könnten „zur Zeit keine Planungskapazitäten“ bereit gestellt werden.

Der Bundesverband der deutschen Binnenschifffahrt (BDB), der Landrat von Lüneburg, Manfred Nahrstedt (SPD), aber auch Parteifreunde reagierten mit Unverständnis. Der BDB verwies darauf, dass der Elbe-Seitenkanal ein wesentlicher Bestandteil der Hamburger Hinterlandanbindungen und die

Elbe aufgrund des Wasserstands nur bedingt nutzbar sei. Nahrstedt ergänzte, dass mit dem Ja Niedersachsens zur Fahrrinnenanpassung der Unterelbe nun ein weiterer Ausbau der nachgelagerten Wasserstraßen folgerichtig sei.

Der Hamburger CDU-MdB Jürgen Klinke erklärte in einem Schreiben an

das Ministerium, dass der Ausbau des Hebewerks angesichts der politisch gewollten Verdoppelung des Transportaufkommens auf der Binnenwasserstraße „unumgänglich“ sei und nach Wegen für eine Finanzierung des knapp 300 Millionen Euro teuren Projekts gesucht werden müsse. **Seite 4**

Optimistisch

Die Logistik-Branche blickt positiv ins laufende Jahr. Das besagen gleich zwei Untersuchungen. **S. 6**

Voll geladen

Die Konrad Zippel GmbH eröffnet in Rostock erstmals einen Stückgutumschlagsplatz. **S. 12**

Nicht ganz dicht

Wegen der Risse in den Spundwänden am JadeWeserPort ist der Eröffnungstermin nicht mehr zu halten. **S. 16**

GROMEX®
DichtungsHaus





Liebe Leserin, liebe Leser,

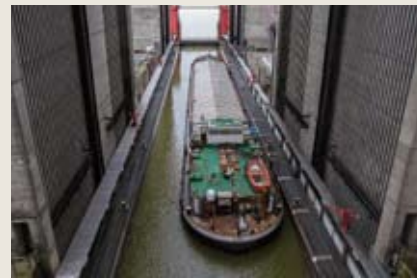
der Bau von Großprojekten ist in Deutschland so eine Sache. Entweder wird versucht, ihn im Vorfeld tot zu reden (Stuttgart 21), oder er scheitert an der Finanzierung (Schiffshebewerk Scharnebeck) oder es gibt massive Probleme bei der Bauausführung (JadeWeserPort, Elbphilharmonie). Gute Zeichen sind das nicht.

Wir brauchen Verantwortliche, die den Mut haben, gegen alle Widerstände solche Mammutprojekte durchzuziehen. Erbsenzählerei hilft da ebenso wenig wie übertriebene Vorsicht. Umgekehrt darf man aber auch nicht über das Ziel hinausschießen.

So brauchen die Binnenschiffer ein neues Hebewerk am Elbe-Seitenkanal – und zwar schnellstmöglich. Hier ist Zögern schädlich. In Wilhelmshaven indes sollte man Vorsicht walten lassen. Die zuständigen Herren Minister würden auch nicht in ihre Dienstwagen steigen, wenn ihnen die Kfz-Versicherung aus Sicherheitsgründen den Haftpflichtschutz verweigert.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles Seite
transfairlog 3
Schiffshebewerk Scharnebeck 4



Wirtschaft Seite
Jahresprognosen 6
Schiffsausstatter Furuno 8
Verpackungen von Schwiering 10
Zippel-Dependence 12
VTG-Bilanz 13
RISING Industrie-Forum 14
HZA-Eröffnung 15
JadeWeserPort 16



Recht & Geld Seite
Wer trägt Ausbildungskosten? 18



Essen Seite
grill&green 20



DVD Seite
Mission Impossible IV 21

Personal Seite
Veränderungen in Firmen 22

Impressum 22



Meldungen Seite
Wichtiges aus Stadt und Land 23

transfairlog – die neue Logistik-Messe

Kompetenzplattform für Nordeuropa in Hamburg

Im Sommer startet mit der transfairlog 2012 in Hamburg eine neue Logistik-Fachmesse, bei der die effiziente Gestaltung externer und interner logistischer Abläufe sowie die Optimierung internationaler Gütertransporte im Mittelpunkt stehen. Ganz auf das Business ausgerichtet, wendet sie sich gezielt an Fach- und Führungskräfte aus den Bereichen Supply-Chain-Management, Beschaffung, Produktion, Lager, Versand und IT. Die transfairlog soll sich langfristig als die Kompetenz-Plattform im Norden Europas und für den gesamten Wirtschaftsraum etablieren, auf der Fachbesucher Produkte, Services und Lösungen für ein zeitgemäßes, richtungsweisendes Transport- und Logistik-Management finden. Neben der Ausstellung ist außerdem ein hochkarätiges Rahmenprogramm mit zahlreichen Wissensforen geplant.



transfairlog

Die transfairlog präsentiert sich vom 12. bis 14. Juni in den Hallen B5 und B6 des Hamburger Messegeländes auf insgesamt 22.000 Quadratmetern. Das Spektrum der Ausstellerangebote reicht von Lager- und Betriebsreinrichtungen über Handling und Umschlagtechnik bis hin zur Präsentation von See- und Binnenhäfen, Speditionen, Reedereien, Bahngesellschaften sowie Kombinierten Verkehren. Technisches Equipment wie Fahrzeugzubehör, Telematiklösungen, Versand-, Speditions-, Lager- und Zoll-Software runden die Ausstellungspalette ab.

Referenz an den Transithub für Asien

Der Standort Hamburg wurde von den Veranstaltern bewusst gewählt. Aufgrund der geografischen Lage besteht hier eine Ausrichtung nach Nordeuropa.

Hinzu kommt die vorhandene Logistik-Infrastruktur. Die starke Nord- und Ostseeregion ist der wichtigste Transithub für Skandinavien und Osteuropa und eine führende Drehscheibe für den Asienhandel. Hamburg wird darüber hinaus von zahlreichen internationalen Flughäfen direkt angefliegen.

Finnen erhalten Gemeinschaftsstand

„Im Norden Deutschlands fehlt eine qualitativ hochwertige Logistikmesse, die sowohl Ausstellern, als auch Besuchern die Möglichkeit bietet, sich in einem internationalen Umfeld zu treffen“, sagt Julia Kinzelmann, die als Projektleiterin für die Messe zuständig ist. „Dieser Knotenpunkt für den internationalen Warenaustausch mit trimodaler Infrastruktur ist optimal gelegen, um dort eine Kompetenz-Plattform auf höchstem Niveau für all diejenigen auszurichten, die an Logistik- und Transportprozessen entscheidend beteiligt sind.“ Auf der Erstveranstaltung ist am 13. Juni die

Anbindung des zweiten deutsch-finnischen Logistikforums geplant. Dazu soll auf der transfairlog ein vom finnischen Generalkonsulat Hamburg organisierter Gemeinschaftsstand finnischen Unternehmen die Möglichkeit bieten, Produkte und Leistungsangebote auf der neuen Logistikmesse zu präsentieren.

Markant ist das spezielle Konzept der Messe: Eine auf Internationalität ausgerichtete Veranstaltung der kurzen Wege, die qualitativ hochwertige Kontakte in persönlicher Atmosphäre ermöglichen soll. Auf übermäßige Show-Effekte wird deshalb bewusst verzichtet. „Wir wollen eine Messe machen, die sich für Aussteller und Besucher von Beginn an lohnt.“, so Julia Kinzelmann.

Drei Foren und Live-Vorführungen

Neben der Fachausstellung bietet die Messe ein umfassendes Rahmenprogramm mit Unternehmenspräsentationen, Live-Vorführungen sowie

Wissensforen mit namhaften Referenten und Brancheninsidern aus Wirtschaft und Wissenschaft. Das breite Themenspektrum spiegelt sich auch in den verschiedenen Angeboten des Rahmenprogramms wider. Auf drei Forenplattformen mitten in den Messehallen referieren ausgewiesene Experten eine Mischung aus praxisorientierten und strategischen Themen. Insgesamt sind an den drei Messetagen 15 Wissensforen geplant, die Besuchern wie Ausstellern Gelegenheit bieten, sich über aktuelle Herausforderungen, Entwicklungen und Lösungsansätze zu informieren.

„Die transfairlog ist eine echte Bereicherung für den Logistik-Standort Deutschland“, urteilt Professor Peer Witten, Vorsitzender der Logistik-Initiative Hamburg, die die transfairlog als Kooperationspartner unterstützt, über die Bedeutung der neuen Logistikfachmesse. „Eine internationale Fachmesse im Norden des Landes hat bislang gefehlt.“

Text: Peter Glaubitt

Gut 250 Millionen Euro fehlen

Schiffshebewerk Scharnebeck: Verbände kritisieren Politik nach Kassenlage

Auf dem Elbe-Seitenkanal werden bislang jährlich rund 9 Millionen Tonnen bewegt. Tendenz steigend. Vor allem der Containertransport ins Hinterland der deutschen Seehäfen bis hin nach Tschechien verspricht erhebliches Steigerungspotenzial, zumal bei den erwarteten Mengenzuwächsen an den Kaikanten der Hochseeschiffe die Landverbindungen Straße und Schiene bald an ihre Grenzen stoßen dürften und die Investitionen im Verhältnis zu diesen beiden Verkehrsträgern eher gering sind. Zwischen 250 und 300 Millionen Euro würde ein Neubau des Schiffshebewerks in Scharnebeck kosten. Es ist der eigentliche Engpass nicht nur auf dem Weg nach Niedersachsen sondern auch Richtung Osteuropa.

Viel befahrene Elbe-Seitenkanal zweigt zwischen Braunschweig und Wolfsburg bei der Ortschaft Edesbüttel ab und führt in nördlicher Richtung über das Allertal durch die Lüneburger Heide bis Artlenburg, wo er in die Elbe mündet. Er soll so vor allem die Seehäfen Ham-

sen Orten sogar noch um 33 Kilometer. Er wurde nach achtjähriger Bauzeit im Juni 1976 in Betrieb genommen und ist 115,2 Kilometer lang. Der Höhenunterschied von 61 Metern zwischen dem Wasserspiegel des Mittellandkanals und der Elbe wird mit zwei Abstiegsanlagen – zwei

im Schiffsfahrstuhl dauert etwa drei Minuten. Täglich passieren rund 90 Schiffe die Staustufe – wenn sie denn funktioniert.

Ein Trog wird saniert, der andere fällt häufig aus

Doch genau hier liegt das Problem. Der Ostrog wird

Verkehre“ reichen werden. Dem widerspricht der Geschäftsführer des BDB Jens Schwanen entschieden. Er zeigt sich tief enttäuscht von der Perspektivlosigkeit der Berliner Politik. „Hier wird einzig nach Kassenlage entschieden“, kritisiert er. Zudem wirft er dem Minister „schlechten Stil“ vor, denn die Verbände hatten von der Entscheidung erst aus den Medien erfahren.

Bedarfsgerechte Infrastruktur angemahnt

Eine seltene Koalition aus dem BDI, Bundesverband der Selbständigen, Bundesverband Großhandel, Außenhandel Dienstleistungen, Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen, Arbeitgeberverband der deutschen Binnenschiffahrt, Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt, Deutschen Speditions- und Logistikverband, Verband für Schiffsbau und Meerestechnik, BUND sowie der Kammerunion Elbe/Oder und der Gewerkschaft ver.di schrieb in einem Brandbrief an den Minister, dass das Hebewerk ein „Nadelöhr, das die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt erheblich



Peter Ramsauer,
Bundesverkehrsminister



Jens Schwanen,
BDB-Geschäftsführer



Enak Ferlemann,
Staatssekretär

burg und Lübeck an das Netz der Binnenwasserstraßen anschließen.

38 Meter Höhe gilt es zu überwinden

Denn er ermöglicht die Umfahrung der fahrtechnisch schlechten und von wechselnden Wasserständen beeinflussten Elbstrecke zwischen Lauenburg und Magdeburg und verkürzt über die Oststrecke des Mittellandkanals die Entfernung zwischen die-

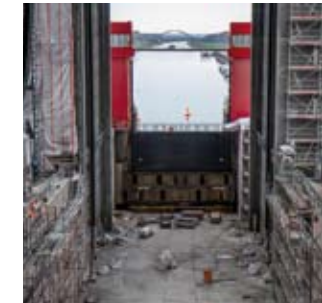
Schachtschleusen in Uelzen (Fallhöhe 23 Meter, 190 Meter lang) und dem Schiffshebewerk Scharnebeck (Fallhöhe 38 Meter) – überwunden.

Das Schiffshebewerk besitzt zwei unabhängig voneinander senkrecht bewegbare Tröge, die durch an 240 Stahlseilen hängende Gegengewichte gehalten werden. Beide Kammern sind je 100 Meter lang, zwölf Meter breit und haben eine Wassertiefe von 3,40 Metern. Eine Fahrt

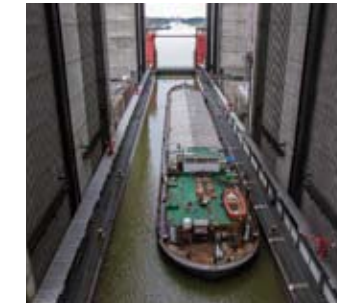
seit geraumer Zeit saniert, was frühestens Ende Mai abgeschlossen sein wird, anschließend steht der Westtrog für mindestens zwei Jahre an, der zwischenzeitlich mehrfach teilweise für mehrere Tage ausfiel. Zudem sind die Kammern schlicht 20 Meter zu kurz für die moderne Generation von Binnenschiffen. Dennoch glaubt Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, dass die Kapazitäten für die „prognostizierten



Schlangestehen am Fahrstuhl



Sanierung im Osttrog



Zu kurz für große Schiffe



Arbeiten bis Ende Mai

einschränkt“, darstelle, da eine Betriebssicherheit auch nach der Sanierung nicht zu erwarten sei. Eine Volkswirtschaft wie die deutsche sei zwingend auf eine funktionsfähige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Einen Substanzverlust könne sich Deutschland nicht leisten. Zudem seien entlang des Kanals Leercontainerdepots geplant, die räumliche Kapazitätsengpässe im Hamburger Hafen abfedern könnten. Dadurch würden vor allem die Straßen und somit auch die Umwelt entlastet. Ein großes Binnenschiff kann maximal gut 200 TEU transportieren, etwa das Dreifache eines Zuges.

Ja zur Elbvertiefung zurücknehmen

Der Bundestagsabgeordnete Jürgen Klimke wies darauf hin, dass das Beispiel Brunsbüttel, wo Ramsauer gerade den ersten Spatenstich für die lange finanziell auf der Kippe stehende fünfte Schleusenkammer tätigte, zeige, dass „für wichtige Projekte entsprechende Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden könnten“.

Weniger konsilient äußerte sich Lüneburgs Landrat Manfred Nahrstedt. Er forderte Niedersachsens

Ministerpräsident David McAllister auf, seine gerade erteilte Zustimmung zur Fahrrinnenanpassung der Unterelbe zurückzunehmen und von dem Neubau des Schiffshebewerks abhängig zu machen.

Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), erklärte auf Anfrage von „Stadt Land Hafen“, dass das Schiffshebewerk nicht grundsätzlich gestrichen sei. „Wir haben nur bis 2015 schlicht kein Geld. Deshalb ist es auch nicht in unseren Investitionsrahmenplan aufgenommen.“ Maßnahmen wie der Nord-Ostsee-Kanal und die Elb- und Weservertiefung seien neben vielen anderen vordringlicher.

Bund will erst nach 2015 Planungen fortsetzen

Er werde jedoch persönlich dafür sorgen, dass es in den folgenden Bundesverkehrswegeplan 2015, der bis 2030 gelten soll, aufgenommen wird. „Unsere Vorprüfung hat ergeben, dass das Projekt machbar und wirtschaftlich sinnvoll ist.“ Vorgesehen sei ein Neubau neben den beiden bestehenden Trögen, die weiter in Betrieb blieben. Die Planungen seien einfach und

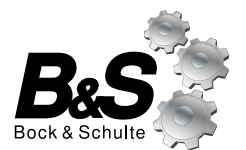
innerhalb eines Jahres zu realisieren, das Gelände gehöre bereits dem Staat. Ein Baubeginn wäre somit zwischen 2016 und 2018 möglich, wenn die Finanzmittel ausreichen.

Bis dahin wolle Ferlemann jedoch statt dessen die Schiffbarkeit der Mittel- und Unterelbe wieder herstellen. Dazu gehören der Bau von zwei Buhnen und eine große Maßnahme, die das

ständige Vertiefen des Flusslaufes in bestimmten Streckenbereichen verhindert. Dies sei vor allem aus Naturschutzgründen wichtig. „Die Elbe wäre dann mit einem Aufwand von nur 60 Millionen Euro ständig schiffbar – und nicht wie beim Elbe-Seitenkanal mit zweilagigen sondern mit dreilagigen Containerschiffen.“

Text: Matthias Soyka

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

Hamburger Logistikbranche optimistisch

Umfragen der HypoVereinsbank und Logistik-Initiative belegen positiven Jahrestrend



Foto: Peter Gläubitt

Morgenröte? In Hamburg ist der Optimismus in der Logistikbranche größer als im Bundesdurchschnitt

Wenn man den Umfragen trauen kann, wird 2012 ein gutes Jahr für die Logistik. Sowohl das SCI/Logistikbarometer Verkehr der Logistik-Initiative Hamburg als auch das Trendbarometer „Zukunft Logistik 2012“, das erstmals von der HypoVereinsbank in Auftrag gegeben wurde, kommen für die Metropolregion zu dem gleichen Ergebnis. Jeweils nur neun bzw. acht Prozent glauben, dass die Geschäftslage schlechter wird bzw. rechnen mit fallenden Umsätzen.

Allerdings ist in beiden Umfragen der Grad an Optimismus unterschiedlich. Bei der HypoVereinsbank hofft von 110 befragten Logistikbetrieben über die Hälfte (53 Prozent) auf steigende Umsätze, nur 39 Prozent erwarten gleichbleibende. Bei der Logistik-Initiative, die unter ihren rund 470 Mitgliedern (nicht alle stammen aus der Branche) rundfragen ließ, geht nur ein Drittel von einem günstigeren Geschäftsjahr als 2011 aus, die Mehrheit (58 Prozent) von einem gleichbleibenden.

Auffallendstes Ergebnis der HypoVereinsbank-

Umfrage ist die Tatsache, dass „grüne Logistik“ – obwohl von 81 Prozent als wichtiger Faktor erkannt – in nur der Hälfte der Betriebe eine Rolle spielt und ganz am Ende rangiert, wenn es zu bewerten gilt, welche Themen für das eigene Unternehmen in Zukunft wichtig sind.

Nachhaltigkeit spielt kaum eine Rolle

Deutlich davor rangierten Punkte wie Arbeitskräfte, Liquidität, innerbetriebliche Logistikprozesse, Infrastrukturentwicklung, Güterverkehrs- und Transportmanagement, Interna-

tionalisierung oder City-Logistik.

Carsten Dieck, Leiter des Regionalbereichs Kleine und mittlere Unternehmen Nord/West bei der UniCredit-Tochter, sagte, dass sein Haus bereit

sei, vor allem die vielen mittelständisch geprägten Expeditionen zu unterstützen, wenn es darum gehe, den Betrieb nachhaltiger aufzustellen. Innerhalb der Branche herrsche bei drei Viertel der Befragten



Fotos: SLH

Staatsrat Bernd Egert, Prof. Peer Witten und Werner Gliem (v.l.)

das Vorurteil, dass ressourcenschonendes Management teurer wäre. Dies sei angesichts der exorbitant hohen Energiekosten verwunderlich. Man müsse zwar zunächst investieren, generiere dadurch aber erhebliche Einsparpotenziale, die sich rasch amortisierten. Allerdings bleibe der Preis pro Tonne ausschlaggebender Faktor im Gewerbe.

Fachkräftemangel eines der Hauptprobleme

Der Staatsrat der Wirtschaftsbehörde, Bernd Egert, war indes mit der Arbeit der Logistik-Initiative sehr zufrieden. Als Logistik-Koordinator des Senats sei bereits das vergangene Jahr positiv verlaufen. Rund 11.000 Betriebe mit 332.000 Mitarbeitern (da-

von 177.000 in Hamburg) seien in der Logistik in der Metropolregion tätig. Gerade der drohende Fachkräftemangel bereite ihm aber Sorgen. Denn die Belegschaft in der Branche sei im Durchschnitt älter als in anderen Berufen.

Deshalb habe, so der Geschäftsführer Werner Gliem, seine Logistik-Initiative auch eine „Strategie 2020“ entwickelt, in der sieben Schwerpunktgruppen angesprochen werden sollen: Frauen, ältere Mitarbeiter, Ausländer, Quereinsteiger, Nachwuchs, Berufskraftfahrer und Weiterzubildende. Sie sollen unter Schirmherrschaft von Hamburgs Bürgermeister Olaf Scholz für Berufe im Logistik-Bereich begeistert und aktiviert werden. Immerhin seien seit 2006 insgesamt

14.000 neue Arbeitsplätze geschaffen worden, lobte Egert.

Zu wenig neue Flächen realisierbar

Eine weitere große Herausforderung für die Hansestadt bleibe, weiter Flächen zur Verfügung zu stellen. Jährlich 17 Hektar sollen es sein, was schwer zu realisieren sei. Die SCI-Studie kommt dem entsprechend auch zu dem Schluss, dass Engpässe bei Fachkräften und Flächen zu einem steigenden Kostendruck führen. Immerhin 82 Prozent der Befragten gaben an, dass sie in diesem Jahr erneut höhere Ausgaben haben werden. Im Bundesvergleich ist es dagegen nur knapp die Hälfte.

Text: Matthias Soyka



Carsten Dieck, HypoVereinsbank



Dr. Jürgen Glaser, Süderelbe AG

Hallenflächen zu vermieten

EUROPA-CENTER.

Distributionshallen
ab ca. 5.000 - 140.000 m²



Ihr Ansprechpartner:
Mike Müller

0800 271 271 0 / www.europa-center.de

FURUNO weiß, wo's lang geht

Der japanische Hersteller ist Marktführer für die Ausstattung von Schiffsbrücken



Im Warenbestand sind auch einige Zolllagerbestände, die in alle Welt verschickt werden

Der Schiffbau, speziell in Deutschland, steckt eigentlich in der Krise. Dessen ungeachtet erweitert die FURUNO DEUTSCHLAND GmbH ihre Niederlassung in Rellingen bei Hamburg. Der 2005 bezogene Sitz platzt mit den mittlerweile 42 Mitarbeitern aus allen Nähten, so dass der japanische Schiffszulieferer ab Juni das Erd- und Untergeschoss hinzumietet. Geschäftsführer Claus B. Frederiksen freut sich über das zusätzliche Platzangebot, schließlich werden von hier aus alle Kunden in Deutschland, Österreich und der Schweiz betreut.

Natürlich ist auch an dem ursprünglich in Kobe/Japan beheimateten Unternehmen die Krise nicht spurlos vorüber gegangen.



Claus B. Frederiksen,
Geschäftsführer

FURUNO Deutschland erwirtschaftete mit seinen 42 Mitarbeitern 2011 einen Umsatz von 12,4 Millionen Euro und einen Reingewinn von 265.000 Euro. In diesem Jahr sollen die Zahlen moderat steigen..

„Früher war das Verhältnis zwischen Verkauf und Services in Deutschland 70:30, heute ist es 50:50“, erklärt Frederiksen. Die Kunden reparieren lieber, anstatt eine überalterte Anlage auszutauschen. Dem entsprechend muss der gebürtige Däne viele seiner Mitarbeiter in alle Welt hinausschicken, um Service- und Wartungsarbeiten vorzunehmen.

Mit einem Echolot für den Fischfang fing alles an

Die Anfänge von FURUNO gehen auf die unmittelbare Nachkriegszeit zurück. Zwei japanische Ingenieursbrüder dieses Namens entwickelten das erste serien-produzierte Echolot für den kommerziellen Fischfang. Wenige Jahre später erweiterten

sie ihr kleines Geschäft um Netzsonden, die den Fischern signalisierten, wann der Fang groß genug zum Einholen ist. Dritter Baustein war ein kompaktes Radar für die zivile Schifffahrt.

In den 60er Jahren expandierte FURUNO in den Bereich Sportschifffahrt für Yachten zwischen 30 und 100 Fuß. 20 Jahre später erst wagte sich FURUNO in die Berufsschifffahrt vor. Heute baut das Unternehmen unter anderem ganze integrierte Brückensysteme. Über 2.000 Mitarbeiter weltweit erwirtschaften 2011 einen Jahresumsatz von 770 Millionen Euro. Die Berufsschifffahrt stellt bei FURUNO DEUTSCHLAND dabei mit drei Vierteln den Hauptanteil am Geschäft. Die Ausrüs-

tung von hochwertigen Sportschiffen und Yachten macht rund 20 Prozent des Umsatzes aus. Die eigentliche Wurzel, die Fischerei, liegt heute nur noch bei fünf Prozent. Ein neues Marktsegment ist schließlich die maritime Breitband- und Internetkommunikation, die auch auf Hoher See Einzug gefunden hat.

Geräte werden eigenhändig angeschlossen

Neben dem Standort Rellingen baut FURUNO auch in Bremerhaven eine Servicestation auf. In vielen anderen Ländern wie Skandinavien, Polen, Dänemark, Frankreich, Großbritannien und den USA haben die Japaner eigene Tochterfirmen gegründet. In allen anderen

maritimen Ländern der Welt sind sie Joint Ventures mit Partnerfirmen eingegangen, die die Produkte vor Ort vermarkten und warten. Natürlich sind die Mannen von FURUNO auch auf Werften aktiv, wenn es darum geht, bei Neubauten die nach den Vorgaben des Unternehmens vorinstallierten Geräte anzuschließen und zu testen.

Geräte-Trainings-Center im Untergeschoß

Im Untergeschoss der Rellinger Deutschlandzentrale plant Frederiksen unter Zertifizierung von Det Norske Veritas ein Geräte-Trainings-Center. „Wir bieten unseren Kunden ab September Schulungsprogramme mit unseren Geräten in unseren eige-

nen Räumlichkeiten an“, berichtet er. Besonderen Zulauf erhofft er sich in den kommenden Jahren. Denn bis 2018 müssen alle Offiziere im Umgang mit elektronischen Seekarten geschult sein, die die konventionellen Orientierungshilfen ersetzen sollen.

Automatische Navigation wäre technisch möglich

Ist erst die gesamte Wasserstraßenwelt digital kartographiert, wäre es nur noch ein kleiner Schritt, so Frederiksen, Schiffe voll automatisch laufen zu lassen. Unglücke wie bei der „Costa Concordia“, bei dem sämtliche Alarmmeldungen von der Besatzung ignoriert und abgeschaltet wurden, wären dann nicht mehr möglich. „Die Tech-



In der Zentrale bezieht FURUNO nun auch die Untergeschosse

nik dazu ist da“, sagt Frederiksen. Man müsste nur alle Bauteile miteinander vernetzen.

Aber auch für die alte Schifffahrt hat FURUNO ein Herz. Vor fünf Jahren spendierte das Unternehmen der „Cap San Diego“ eine neue Brücken- und

Funkausrüstung und sorgte so dafür, dass Hamburgs Wahrzeichen weiter seefähig bleibt. Für Frederiksen eine Ehrensache und gleichzeitig ein Zeichen dafür, dass FURUNO in Hamburg endgültig angekommen ist.

Text: Matthias Soyka

HBV HANSEATIC®
GRUPPE

Ihr bundesweiter Partner für logistische Dienstleistungen im Werkvertrag

ETABLIERT, EFFIZIENT, ERFOLGREICH

UNSERE LEISTUNGEN IM ÜBERBLICK

- ◆ Inhouse Outsourcing
- ◆ Displaybau, Displaybestückung
- ◆ Preisauszeichnung, Etikettierung
- ◆ Konfektionierung, Setbildung, Trayfertigung
- ◆ Kommissionierung
- ◆ Lkw-Be- und Entladung
- ◆ Containerentladung

IHRE VORTEILE

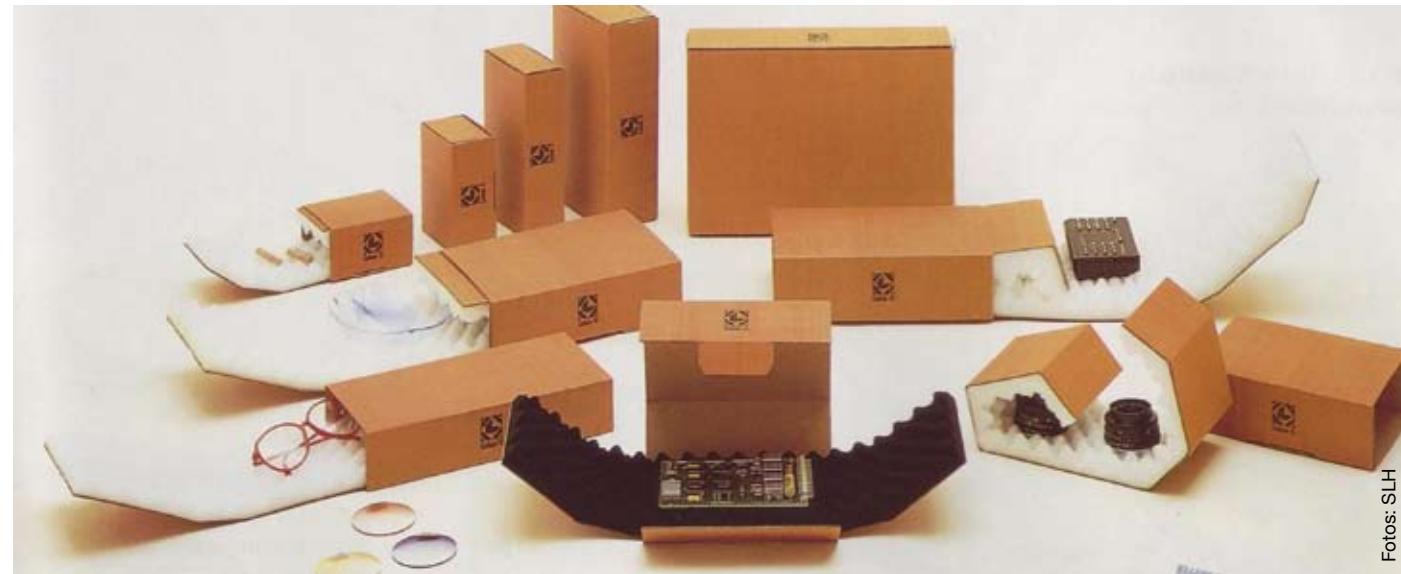
- ◆ kurze Reaktionszeiten
- ◆ hochmotivierte Mitarbeiter
- ◆ permanente Prozessoptimierung
- ◆ ein Ansprechpartner vor Ort
- ◆ alle Leistungen zu fest kalkulierbaren Stückpreisen



König-Georg-Stieg 5 21107 Hamburg
Telefon: Telefon: +49 (0) 40 / 300 9 300-0 Fax: +49 (0) 40 / 300 9 300-60
Email info@hbv-hanseatic.de www.hbv-hanseatic.de

Nicht von Pappe

Die Schwiering Gruppe liefert Verpackungen und Produkte zur Transportüberwachung



Sonderverpackungen aller Art aus Pappe bilden bei Schwiering das Kernsortiment

Die Deutschen sind immer noch Weltmeister, wenn es um den Export hochwertiger Waren geht. Meist geschieht dies über große Distanzen, und auf dem Weg an den Zielort kann so Manches passieren. Die Solarindustrie kann z.B. ein Lied davon singen. Denn bei einigen Zulieferern beträgt die Schadensquote der sensiblen Bauteile bis zu 45 Prozent. Es sei denn, man hat die richtige Verpackung. Die Schwiering Gruppe vor den Toren Hamburgs ist genau auf solche Aufgaben spezialisiert.

Seit 40 Jahren vertreibt die Schwiering Gruppe bestehend aus der Rolf Schwiering GmbH, der Transport Control International GmbH und der Copack Fritz Heinemann GmbH, Kartonagen und Exportverpackungen aller Art. Hauptkunden

sind z.B. Industriebetriebe, die unter anderem Maschinenteile, Messgeräte, Solarzellen, Optoelektronik, Unterhaltungstechnik, Medizintechnik etc. verschicken. „Wir liefern speziell auf den Kunden zugeschnittene Verpackungslösungen,

lagern sie bei uns ein und liefern sie „just in time“ an die Auslieferungszentren“, erklärt Vertriebsmitarbeiter Jan Siems.

Werkstoffe immer wieder wissenschaftlich getestet

Die richtige Verpackung zu finden, ist mittlerweile zu einer echten Wissenschaft geworden. Deshalb ist Firmenchef Rüdiger Schwiering auch Mitglied im Vorstand des Instituts Beratung-Forschung-Systemplanung-Verpackung (BFSV) an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg, das auf Rütteltischen Transporte simuliert und so die Beanspruchung von Ware und Verpackung ermittelt.

Dabei geht es um weit mehr als um die Frage, ob

ein-, zwei- oder dreiwellige Wellpappe ausreicht. „Es gibt mittlerweile eine Vielzahl von Verpackungsmaterialien. Von faltbaren Holzkisten, Kartonagen, Kunststoffkoffern mit individuellen Schaumeinsätzen bis hin zu Gefahrgutverpackungen, die eine hohe Berstfähigkeit aufweisen“, berichtet Siems weiter. Man sei ständig dabei, die Verpackung sowie die Kosten zu optimieren. Oft könne man beispielsweise herkömmliche Holzverpackungen durch preisgünstigere Alternativen ersetzen.

Für hochsensible elektronische Geräte bzw. Bauteile liefert beispielsweise die Rolf Schwiering GmbH spezielle ESD-Verpackungen. Diese schützen die Produkte

vor elektrostatischer Aufladung, indem Sie ableitende Oberflächen haben.

„Wir suchen das kreative Problem“

Oft kommen Lagerlogistik- oder Versandleiter, die die ständigen Reklamationen ihrer Kunden leid sind, auf die Oststeinbeker zu. Aufgaben dieser Art sind bei Schwiering sehr beliebt. „Wir suchen das kreative Problem, so Siems. Dann setzt man sich zusammen und erarbeitet eine Lösung.

Die Rolf Schwiering GmbH hat in den letzten Jahren zudem ein weiteres neues Geschäftsfeld erschlossen. Für den US-Hersteller Peli sind die Schleswig-Holsteiner Vertriebspartner für die Bereiche Kunststoff-Transportkoffer (Peli Cases), mobile Beleuchtungssysteme und Handlampen. Die Peli Cases können auf Kundenwunsch individuell ausgestattet werden, z.B. mit speziellen Schaumstoffeinsätzen, installierten Elek-

troanschlüssen oder konstruktiven Einbaurahmen mit integrierten Displays und Monitoren. Dadurch wird ein gut geschützter Transport hochwertiger und sensibler Produkte in unwegsamen Gebieten gewährleistet. Peli-Hauptkunden für die mobilen Beleuchtungssysteme sind u.a. Feuerwehr, Hilfswerke und Bahnbetriebe. Sehr hochwertig sind auch die ultraleichten Handleuchten, die weniger als ein Kilogramm wiegen, aber wie ein kleines Flutlicht strahlen.

Spezielle Sicherheits-Cuttermesser mit einstellbarer Schnitttiefe zum Öffnen von Kartonagen, ohne Beschädigung der innen liegenden Ware, ergänzen das breite Sortiment rund um die individuelle Verpackung.

Meldesysteme zur Transportüberwachung

Die Tochter Transport Control International GmbH (TCI) hat sich auf mobile Transportüberwachung

spezialisiert. Sensible und teure Produkte können mit Stoß- und Kippmeldern oder Temperaturindikatoren ausgestattet werden. Hiermit kann sofort ermittelt werden, ob die Ware beim Transport oder der Lagerung unsachgemäß behandelt wurde.

Der Einsatz elektronischer Datenlogger zur Stoß-, Kipp- und Temperaturüberwachung ermöglicht sogar die Feststellung des genauen Zeitpunktes eines möglichen schädigenden Ereignisses. Darüber hinaus kann mit GPS-gestützten Datenloggern der genaue Ort zum Zeitpunkt des kritischen Ereignisses ermittelt werden. „Der Nutzen und die Abschreckung vor unsachgemäßer Behandlung sind enorm“, sagt Niels Wildner, Verkaufsleiter bei der TCI. Nicht nur, dass im Schadensfall die Versicherung sehr genau die Ursache bestimmen kann, oft kommt es gar nicht erst zu fehlerhaftem Handling. „Die Schadensfälle bei überwachten Ladungen



Spezialschaumstofffutter

sind erheblich geringer“, so Wildner weiter.

Offenes Zolllager auf dem Betriebsgelände

Wem das alles nicht reicht, der kann die dritte Schwiering-Tochter (Copack Fritz Heinemann GmbH) nutzen, die auf dem Betriebsgelände ein offenes Zolllager unterhält. Für die Mannen um Rüdiger Schwiering ein guter Ort für Anschauungsunterricht. An manchen Waren aus Übersee lässt sich hervorragend zeigen, wie man richtig verpackt und wie nicht.

Text: Matthias Soyka



Niels Wildner,
Verkaufsleiter

Die Firma besitzt ein Hochregallager mit 2.300 Palettenstellplätzen, ein offenes Zolllager und eine Niederlassung in Kiel.



Jan Siems,
Vertrieb

Bei Schwiering löst man gerne spezielle Probleme. Billige Massenverpackungen überlässt die Firma der Konkurrenz.



Datenlogger, die an der Fracht angebracht sind, dienen zur Stoß-, Kipp- und Temperaturüberwachung

Zippel lädt jetzt auch selbst

Die Hamburger Spedition eröffnet in Rostock einen Stückgutumschlagsplatz

Die Spedition Konrad Zippel erweitert ihr Geschäftsfeld. In Rostock Dummerstorf hat der Hamburger Logistiker ein 64.000 Quadratmeter großes Gelände direkt an der A20 gepachtet, das auch über eine 8.000 Quadratmeter große Hochregalhalle verfügt. Hier sollen künftig Stückgutlaster be- und entladen werden. Bislang war das Unternehmen fast ausschließlich auf den Transport von Containern spezialisiert. Von den 150.000 TEU, die Zippel jährlich vornehmlich aus den Seehäfen ins nordosteuropäische Hinterland verfrachtet, werden rund zwei Drittel auf der Schiene transportiert. Neben dem konventionellen Ladungsverkehr soll hier deshalb auch ein Lager- und Umschlagsplatz für Container eingerichtet werden. Ein Reachstacker wird gerade geordert.



Die neue Niederlassung in Rostock soll auch Ausgangspunkt für Nord-Süd-Verkehre werden

Bislang waren die sechs Mann von Waren an der Müritz aus tätig. Doch die Niederlassung, die dort seit drei Jahren bestand, war erheblich kleiner und zieht nun an die Ostsee. Das Angebot in Rostock umfasst alles, was man mit einem Stückgutern so anstellen kann: Strippen, Staffen, Lagern, Distribuieren. Etliche eigene Trailer, meist Tautliner, sind hierfür im Einsatz. Einige Kunden hat Zippel auch

schon aus Hamburg gewonnen, die die Lagerkapazität nutzen wollen. In puncto Containertransport rechnet Geschäftsführer Axel Pläß mit etlichen Leerboxen. „Mecklenburg-Vorpommern ist ein reines Importland“, erklärt er und erwartet hauptsächlich Palettenware und Maschinen aus Übersee.

Doch die findigen Hansseuten wollen aus der Not eine Tugend machen. Viele Verkehre könnten von

Rostock aus günstiger Richtung Süden abgewickelt werden, auch was die Leercontainer angeht. Angedacht ist sogar ein regelmäßiger Bahnverkehr zwischen Hamburg und Rostock. Zweimal in der Woche, insgesamt 2.000 TEU im Jahr fürs Erste.

Bald sollen neue Mitarbeiter kommen

Den Mitarbeiterstamm will das Unternehmen zügig erweitern. Für das Gelände hat Zippel eine Kaufoption. Der Kontakt war über den ehemaligen Mitgesellschafter Peter Detselske gekommen, dem das Gelände gehört. Und ein klein bisschen visionär ist man auch bei Zippel. In Rostock hofft man auf einen Containerboom. 5 Millionen TEU könnten es 2025 sein, glaubt man mancherorts. Falls diese

kühne Wunschvorstellung tatsächlich Realität werden sollte, hätte Zippel schon einmal einen Fuß in der Tür.

Text: Peter Glaubitt



Axel Pläß, Geschäftsführer

Zusammen mit seinem Co-Geschäftsführer Axel Kröger leitet er seit elf Jahren das Unternehmen, das 136 Jahre alt ist. Im vergangenen Jahr erwirtschafteten die 35 Mitarbeiter 40 Millionen Euro Umsatz.



Ein typischer Tautliner der Konrad Zippel GmbH

Viel Geld in der Kriegskasse

VTG sichert sich durch Umschuldung 450 Millionen Euro für Zukäufe

Der Waggonverleiher VTG hat die Zeiten niedriger Zinsen genutzt und seine Verbindlichkeiten langfristig (15 Jahre) durch ein Private Placement bei Versicherungen und Konsortialkrediten am US-Markt um 450 Millionen auf 930 Millionen Euro erweitert. Durch die Umfinanzierung wurde zwar die Bilanz von 2011 einmalig mit 22,8 Millionen Euro belastet, aber der Vorstandsvorsitzende Heiko Fischer hat nun reichlich Geld in der Kriegskasse für neue Zukäufe.



Der Kesselwagenverleih ist immer noch mit Abstand die Cashcow des Unternehmens

Und die hat Deutschlands größter privater Waggonverleiher durchaus im Blick. In den USA ist man anders als in Europa mit einem Fuhrpark von gut 4.000 Wagen noch ein kleines Licht, in Russland sind es gar nur 870 Breitspurwaggons. Ein Großteil der fast 100 Millionen Euro Cashflow werden in den nächsten Monaten nach der Auslieferung von monatlich 200 neuen Waggons fällig. Der Stückpreis liegt bei rund 100.000 Euro. Noch sind 2.500 Wagen im Orderbuch. Die Flotte beträgt derzeit 53.800 Waggons.

Das Geschäft macht zwar mit 303,9 Millionen Euro nur rund 40 Prozent des Gesamtumsatzes aus, aber rund 90 Prozent des Gewinns vor Steuern und Abschreibungen (156,5 Millionen Euro). Kein Wunder, dass Fischer jeden Euro in die Ausweitung der Flotte steckt.

Schienenlogistik sorgt für weiteren Gewinn

Fast ebenso hoch (294,3 Millionen Euro) ist der Umsatz, den der Bereich Schienenlogistik erzielt, jedoch bleiben davon nur 12,1

Millionen Euro als Gewinn übrig. Bei der Tankcontainerlogistik sieht es kaum anders aus. Von 151,8 Millionen Umsatz wurden 13,1 Millionen EBITDA erzielt.

Doch das hält Fischer nicht davon ab, weiter auf diese beiden Geschäftsfelder zu setzen. Schließlich nutzt VTG hier seine Kompetenzen am Markt, um – im Unterschied zur Waggonvermietung – mit wenig eigenem Kapitaleinsatz den Gesamtgewinn weiter zu steigern und damit neues Geld für die lukrative Waggonvermietung zu generieren.

Moderates Wachstum in 2012 erwartet

Für das laufende Jahr erwartet Fischer nach einem Umsatzplus von 19,2 Prozent in 2011 nun ein moderateres Wachstum zwischen zwei und sechs Prozent. Es gelte, zunächst einmal die

bereits hinzugekauften Firmen im Konzern zu integrieren. Natürlich halte man die Augen nach weiteren Schnäppchen auf. Doch gerade am russischen Markt ist dies schwierig. Dort gibt es entweder nur einen völlig veralteten Fuhrpark oder sehr moderne Bestände, die zu einer Zeit gebaut wurden, als die Stahlpreise deutlich höher als jetzt waren. Durch den Ankauf von RailCraft hat man dort vor einem Jahr einen ersten vorsichtigen Schritt gemacht.

An die 200 Millionen Euro sollen in diesem Jahr erneut investiert werden. Sofern nicht eben doch ein günstiges Angebot über den Weg läuft wie die Southern Illinois Railcar, die VTG erst im Dezember erwarb, oder die italienische Sogotank. Geld genug ist auf jeden Fall da.

Text: Matthias Soyka



Auch andere Wagenarten gewinnen an Bedeutung



Foto: Deutschen Binnenreederei

Mehr Schwergut aufs Wasser

Zweites deutsches RISING Industrie-Forum in Aken

Projektladungen auf der Elbe müssen einzeln organisiert werden, sind dafür aber wesentlich sicherer als auf der Straße

Auf den Binnenwasserstraßen sollen mehr Güter transportiert werden. Nicht nur, weil es deutlich sicherer als auf der Straße ist, sondern auch erheblich umweltfreundlicher. Dies ist ein Ziel des EU-Projekts River Information Services for Transport & Logistics, kurz RISING. Deshalb organisieren der Projektkoordinator in Deutschland, Prof. Frank Arendt, Geschäftsführer des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremen, und der Hafen Aken das zweite in Deutschland stattfindende RISING Industrie-Forum zu dem Thema „Schwergut auf Binnenschiffen“, unterstützt von der Deutschen Binnenreederei, dem Karlsruher Ingenieurbüro MARLO Consultants und der Redaktion „Stadt Land Hafen“.

Am Donnerstag, dem 30. Mai, steht nach einer Besichtigung des Akener Hafens (um 12.30 Uhr) ab 14 Uhr eine Fahrt auf der Elbe mit Vorträgen namhafter Referenten und anschließender Diskussion auf dem Programm. Als Redner zugesagt haben bereits Wolfgang Draaf, Geschäftsführer der Frankfurter Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten, der über die Möglichkeiten von Schwerguttransporten auf den Wasserstraßen spricht, und Vojtech Dabrowski, Abteilungsleiter des

tschechischen Verkehrsministeriums, der über die Rolle seines Heimatlandes in diesem Zusammenhang berichten wird.

Terminals berichten über Erfahrungen

Prof. Arendt wird zudem das RISING-Projekt näher vorstellen. Ein Vertreter der Wallmann AG will Einblicke über Erfahrungen und Ansprüche an Schwerguttransporte per Binnenschiff aus der Sicht eines Seehafen-Terminals geben. Ebenso wird Roland Frindik, Geschäfts-

führer von MARLO Consultants, die Möglichkeiten für den Transport außergewöhnlich großer Güter auf der Elbe vorstellen. Schließlich wird auch ein Verloader beschreiben, worauf es beim Umgang mit Schwergut ankommt.

Das RISING-Projekt ist von der EU auf drei Jahre ausgelegt. Ihm sind 23 Projektpartner aus elf Ländern angeschlossen. Ziel ist die Integration und Weiterentwicklung von Informationsdienstsystemen wie dem River Information Services (RIS) in ein allgemein zugäng-

liches Internetprogramm, das Informationen über die Verfügbarkeit von Schwerguttransporten auf dem Wasser gibt. Darin integriert sind sowohl die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Häfen mit Tragfähigkeit der Kräne und Belastbarkeit der Kaianlagen als auch aktuelle Wasserstände und etwaige Behinderungen. Daraus sollen Lösungen und Dienste auf den Binnengewässern geschaffen werden, die in intermodalen Transportketten integriert sind.

Text: Matthias Soyka

HZA nimmt Arbeit auf

Justizsenatorin Jana Schiedek kam zur Einweihungsfeier

Die Hamburger Zollakademie (HZA) hat nun offiziell ihre Arbeit aufgenommen und die ersten Kurse in Sachen Zoll und Außenwirtschaftsrecht abgehalten. Zur Einweihung in der Firmenzentrale in der Mönckebergstraße 5 kam auch Justizsenatorin Jana Schiedek (SPD), die sich über das neue Lehrangebot erfreut zeigte, schließlich werde durch bessere Grundkenntnisse in den Betrieben den Zollbeamten Arbeit abgenommen, wenn die Deklarationen weniger Fehler aufweisen.

Thorsten Porath, der zusammen mit Dr. Lothar Harings, einem Partner in der Wirtschaftskanzlei Graf von Westphalen, die HZA ins Leben gerufen hat, kann indes mit seiner Zollagentur Porath Customs Agents einen weiteren Erfolg vermelden. Seit Monatsbeginn führt sie das Zolllager der HHLA Logistics GmbH. Die Tochter des größten Hamburger Terminalbetreibers möchte sich damit lieber auf ihr Kerngeschäft konzentrieren und sieht



Dr. Lothar Harings, Jana Schiedek und Thorsten Porath (v.l.)

sich so gut gerüstet, um auf Auftragsspitzen zu reagieren. Dabei ist sie über eine

elektronische Schnittstelle ständig über die Zollformalitäten auf dem Laufenden

– ein neues Angebot von Porath Customs Agents.

Das Zolllager wird mit dem Wegfall der Freizone Anfang 2013 notwendig. Betriebe müssen dann Waren, die von außerhalb der EU eingeführt werden und länger als 45 Tage auf ihrem Gelände bleiben, in ein Zolllager auf dem Betriebsgelände bringen, das regelmäßig von den Behörden kontrolliert wird. Andernfalls werden Einfuhrzölle fällig.

Text: Matthias Soyka



einfach, überall, einsetzbar

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



Software für die Logistik

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

JadeWeserPort geht später ans Netz

Betreiber Eurogate kann nicht mit dem Probetrieb beginnen



Foto: Eurogate

Stein des Anstoßes: Vier Containerbrücken sind bereits an Land, vier weitere auf dem Weg – doch wo hin mit ihnen?

Deutschlands größter Containerterminal-Betreiber, die Bremer Eurogate GmbH, ist sauer. Dabei geht es weniger um die Schäden an den Spundwänden des Wilhelmshavener JadeWeserPorts, sondern um die Kommunikation mit der dortigen Realisierungsgesellschaft (JWPR). Mehr als vier Wochen lang habe man vergeblich bei dem Geschäftsführer Axel Kluth um einen Gesprächstermin gebeten, grummelte Eurogate-Vorstand Emanuel Schiffer. Man habe schlicht wissen wollen, wie es nun weitergeht. Doch so recht scheint das bei der JWPR auch nicht klar zu sein. Die Lage ist vertrackt. Sicher ist nur: Der Eröffnungstermin 5. August wird nicht mehr zu halten sein.

Bereits am 2. November hatte Eurogate der JWPR angezeigt, dass man am 5. Mai, drei Monate vor Eröffnung, mit dem Probetrieb auf dem ersten Teil der insgesamt 1.725 Meter langen Anlage beginnen wolle. Auf 1.000 Metern sollten acht Containerbrücken stehen und fast 400 Mitarbeiter die Abläufe trainieren. Schon damals waren die ersten Schäden an den Spundwänden bekannt. Die sogenannten Schlosssprengungen resultieren aus Felsbrocken, auf die die Stahlträger beim Rammen in den Untergrund gestoßen sind

und die s-förmigen Verhakungen wie einen Reißverschluss von unten aufgerissen haben. Taucher hatten in dem bis zu 20 Meter tiefen Wasser immer neue Risse entdeckt, aus denen nun das Füllmaterial herausrieselt. Nicht gerade ideal, wenn man 1.750 Tonnen schwere Containerbrücken darauf stellen will.

Externes Gutachten gegen Sanierungskonzept

Am 14. Februar, rechnet Schiffer weiter vor, habe die JWPR versichert, dass bis zum 4. Mai alle Schä-

den beseitigt seien. Einen Monat später, am 13. März habe es nun seitens der JWPR geheißen, man habe das Sanierungskonzept anpassen müssen. Es sieht bis heute vor, dass vom Boden der Jade aus bis etwa 6,50 Meter unter der Wasseroberfläche an den Betonpfeilern, die den Spundwänden vorgeklagert sind, und in etwa 4,50 Meter Abstand unter der Kaje aufgereiht sind, Eisenschienen angebracht werden, in die 20 Zentimeter dicke Betonplatten geschoben werden. Der dadurch entstehende Raum zwischen Beton- und

Spundwand soll dann mit Beton aufgefüllt werden.

Erneut zehn Tage später musste sich die JWPR erneut korrigieren und terminierte den Abschluss der Arbeiten auf den 8. Juli. Abermals einen Monat später ließ die Gesellschaft verlauten, dass zunächst nur ein eingeschränkter Probetrieb auf einer Länge von 400 Metern möglich sei, worüber man auch Eurogate informiert habe. „Das war definitiv nicht der Fall“, erklärte Schiffer nun. Man habe den Aufsichtsrat der JWPR um Klärung gebeten. Als bis zum 12. April

nichts passierte, beauftragte Eurogate ein angesehenes Ingenieurbüro, die niederländische Royal Haskoning, mit einem Gutachten zur Sanierung. Die Experten schlugen das Rammen einer neuen Spundwand vor den Betonpfeilern vor. Die Hohlräume könnten bis zur Wasseroberfläche mit Kies aufgefüllt werden. Dies sei schneller und günstiger.

Kein Versicherungsschutz für weitere Brücken

Unterdessen sind vier weitere Containerbrücken bereits auf dem Weg von China nach Wilhelmshaven. Mitte Mai sollen sie ankommen. Doch niemand weiß derzeit, wo sie stehen sollen. Die JWPR habe vorgeschlagen, sie mit auf den ersten 400 Metern aufzustellen. Dies sei laut Schiffer aber schlicht unmöglich, weil dort bereits die ersten vier der gewaltigen Anlagen endmontiert würden. An einen Probetrieb sei unter diesen Umständen überhaupt nicht zu denken. Zudem betrage die Wassertiefe vor der Kaje an dieser Stelle nur 16 statt 19 Meter, so dass noch ausgebagert werden muss. Abgesehen davon wurden auch hier bereits einzelne Schlosssprengungen entdeckt.

Spott aus dem Ausland über deutsche Baukünste

Im weiteren Bereich der Kaje ist jedoch ein Aufstellen ebenso unmöglich, da in dem Bereich zwischen 400 und 650 Meter die mit Abstand meisten der über 150 Schäden festgestellt wurden. „Unsere Versicherung hat uns schlicht er-

klärt, dass wir derzeit keinen Versicherungsschutz haben, wenn wir jenseits der 400-Meter-Grenze die Brücken aufstellen.“

Schiffer bezeichnete den ursprünglich geplanten Eröffnungstermin als nicht mehr realistisch. Die Sache sei höchst ärgerlich, zumal man bereits mit der internationalen Vermarktung begonnen habe. Im Ausland werde schon gespottet, dass die Deutschen keine Kaje bauen können. Dank des Mitbetreibers Maersk seien aber erste Ladungen gesichert. Ein Umschlag von 700.000 TEU im ersten Betriebsjahr wäre damit noch möglich.

Niedersachsens Wirtschaftsminister Jörg Bode reagierte gereizt. Er meinte, 400 Meter Kaje Länge müssten für den Probetrieb ausreichen und warf Eurogate vor, mit einem späteren Eröffnungstermin nur Geld sparen zu wollen, was aus Eurogate-Kreisen als völlig abwegig bezeichnet wurde, da das Unternehmen bereits jetzt 400 Mitarbeiter vor Ort beschäftige und einen deutlich dreistelligen Millionenbetrag investiert habe, den es zu refinanzieren gilt. Die Landesregierung hatte gehofft, mit der Eröffnung im Sommer kurz vor der Landtagswahl in Niedersachsen beim Wähler punkten zu können.

Rund zehn Prozent mehr Umsatz und Gewinn

Wirtschaftlich steht Eurogate indes glänzend da. Die Bilanzsumme stieg um 70 Millionen Euro auf 1,05 Milliarden Euro, die Umsatzerlöse erhöhten sich um 9,6 Prozent auf 656 Milli-

onen Euro, das Ergebnis vor Steuern und Abschreibungen um zehn Prozent auf 173 Millionen Euro. Anders als beim Konkurrenten HHLA wuchs damit der Gewinn stärker als der Umsatz. Die Hamburger erzielten mit 1,217 Milliarden Euro ein Umsatzplus von 14 Prozent, der Gewinn erhöhte sich aber nur um sieben Prozent auf 207 Millionen Euro. Dort macht man dafür Personalmehrkosten bei der Abfertigung von den Megacarriern verantwortlich, die am JadeWeserPort so problemlos abgefertigt werden könnten.

Bei Eurogate wurden indes in Deutschland fast 8 Millionen TEU umgeschlagen (+ 13,8 Prozent), ins-



Emanuel Schiffer, Vorstand Eurogate

gesamt (inkl. Italien, Marokko, Portugal, Russland) 13,3 Millionen TEU (+ 5,2 Prozent). Der Jahresüberschuss kletterte sogar um 26,6 Prozent auf 78 Millionen Euro, eine Summe, die Eurogate in diesem Jahr komplett neu investieren will – hauptsächlich in den JadeWeserPort.

Text: Matthias Soyka

CARL REHDER GRUPPE
Meer Schutz

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

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

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

Fortbildungskosten muss nicht immer die Firma tragen

Arbeitgeber kann Geld vom Arbeitnehmer zurückverlangen

Viele Unternehmen investieren im Rahmen der Personalentwicklung in die gezielte Fortbildung ihrer Arbeitnehmer. Die Vorteile liegen auf der Hand: Der Arbeitgeber erhält fortwährend gut qualifizierte Mitarbeiter, die sich fachlich weiterentwickeln, und die Arbeitnehmer steigern zugleich langfristig ihre Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Doch genau an diesem Punkt kann es schwierig werden, wenn der Arbeitgeber die Fortbildung des Arbeitnehmers finanziert, davon aber nicht mehr profitieren kann, weil der Arbeitnehmer das Unternehmen nach Abschluss seiner Qualifizierung verlässt.

Damit sich eine durch den Arbeitgeber finanzierte Fortbildung tatsächlich auch für beide Seiten lohnt, sollten vor Beginn der Fortbildungsmaßnahme wichtige Punkte beachtet und zwischen den Parteien vertraglich vereinbart werden. Der Idealfall liegt vor, wenn der Arbeitnehmer nach einer vom Arbeitgeber finanzierten Fortbildungsmaßnahme noch viele Jahre im Betrieb des Arbeitgebers tätig ist, damit das Ergebnis der Qualifizierung des Arbeitnehmers auch dem Betrieb lange zu Gute kommt. Nach einer statistischen Erhebung aus dem vergangenen Jahr wechseln allerdings in der Bundesrepublik Deutschland jährlich drei Prozent aller Beschäftigten ihr Arbeitsverhältnis, 54 Prozent davon freiwillig. Ein freiwilliger Wechsel des Arbeitsverhältnisses ist meistens mit höherer Vergütung verbunden. Arbeitgeber können daher nicht verhindern, dass Arbeitnehmer etwa wegen ihres beruflichen Fortkommens kündigen und das Unternehmen verlassen möchten. Andererseits kann es auch Gründe geben, dass Arbeitnehmer gekündigt werden müssen.



Wer zusätzliche Kenntnisse auf Kosten der Firma erwirbt, muss ihr auch die Treue halten

Doch was passiert, wenn ein Arbeitnehmer das Unternehmen verlässt, obwohl er kurz zuvor eine vom Arbeitgeber finanzierte Fortbildungsmaßnahme beendet hat? Haben die Parteien hierzu keine Vereinbarungen getroffen, ist diese Investition für den Arbeitgeber verloren. Er muss den frisch qualifizierten Arbeitnehmer gehen lassen, schlimmstenfalls etwa zur direkten Konkurrenz. Gegen solche Risiken können sich Arbeitgeber absichern, indem sie vor Beginn der Fortbildungsmaßnahme mit dem Arbeitnehmer vereinbaren, dass er für eine bestimmte Zeit im Unter-

nehmen bleibt und sich im Falle des vorzeitigen Ausscheidens zur Rückzahlung der vom Arbeitgeber finanzierten Ausbildungskosten verpflichtet.

Vereinbarung muss hohe Anforderungen erfüllen

Damit eine solche Rückzahlungsvereinbarung wirksam ist, muss sie hohe Anforderungen erfüllen, die das Bundesarbeitsgericht verlangt. Rückzahlungsvereinbarungen für Kosten von solchen Fortbildungen, die der Arbeitnehmer zur Ausübung seiner arbeitsvertraglichen Verpflichtungen im Betrieb

des Arbeitgebers überhaupt erst benötigt, sind von vorn herein unwirksam. So kann beispielsweise ein Versicherungsunternehmen nicht verlangen, dass ein Arbeitnehmer die Kosten der Schulung für eigene Versicherungsprodukte zurückzahlt. Nach Auffassung des Bundesarbeitsgerichts kann die Rückzahlung grundsätzlich nur für solche Fortbildungen wirksam vereinbart werden, die dem Arbeitnehmer auch später nach seinem Ausscheiden bei anderen Arbeitgebern objektiv von Nutzen sind und seine Chancen auf dem Arbeitsmarkt erhöhen. Dazu

gehören typischerweise solche Qualifikationen, die mit einem anerkannten Abschluss beendet werden.

Bindungsdauer ist sorgfältig zu prüfen

Auch kann ein Arbeitgeber eine Rückzahlung finanzieller Ausbildungskosten nicht zeitlich unlimitiert vom Arbeitnehmer verlangen. Denn nach Auffassung des Bundesarbeitsgerichts darf ein Arbeitnehmer nach Abschluss der Fortbildungsmaßnahme nur für eine bestimmte Zeit an den Arbeitgeber gebunden werden. Diese Bindungsdauer muss verhältnismäßig sein und darf den Arbeitnehmer nicht etwa unangemessen lange an den Arbeitgeber binden. Bei dem Abschluss von Rückzahlungsvereinbarungen ist daher zu beachten, dass die Dauer der Bindung des Arbeitnehmers an den Betrieb immer in vernünftigen Verhältnis zu der Dauer der finanzierten Fortbildungsmaßnahme steht.

So hat das Bundesarbeitsgericht entschieden,

dass beispielsweise bei einer kurzen Fortbildungsdauer von bis zu einem Monat nur eine Bindungsdauer von höchstens sechs Monaten zulässig ist. Bei einer längeren Fortbildungsdauer etwa von drei bis vier Monaten soll eine zweijährige Bindung zulässig sein. Maßgeblich sind aber immer die Umstände des Einzelfalles. Das Prinzip der vereinbarten Bindungsdauer besteht in allen Fällen darin, dass der Arbeitnehmer durch seine Betriebszugehörigkeit die vom Arbeitgeber finanzierten Kosten der Fortbildung faktisch „abdiert“. Scheidet der Arbeitnehmer beispielsweise bei einer vereinbarten Bindungsdauer von zwei Jahren bereits nach einem Jahr vorzeitig aus, muss er die Hälfte der Fortbildungskosten zurückzahlen.

Voraussetzung: Kündigung durch den Mitarbeiter

Grundsätzlich setzt eine Rückzahlungspflicht des Arbeitnehmers aber voraus, dass er das Arbeitsverhältnis

während der Bindungsdauer entweder von sich aus ordentlich kündigt oder das Arbeitsverhältnis aus Gründen, die der Arbeitnehmer zu vertreten hat, vom Arbeitgeber gekündigt wird. Denn für die Finanzierung der Fortbildung durch den Arbeitgeber steht dann keine Gegenleistung des Arbeitnehmers mehr zur Verfügung, weil der Arbeitnehmer das neu erworbene Wissen dann zum neuen Arbeitgeber „mitnimmt“.

Kündigt demgegenüber der Arbeitgeber aus betriebsbedingten Gründen, wäre es unbillig, den Arbeitnehmer zur Rückzahlung der bis zu diesem Zeitpunkt nicht von ihm abgedienten Ausbildungskosten zu verpflichten, denn dem Arbeitnehmer wird durch die nicht von ihm selbst zu vertretende Kündigung des Arbeitgebers die faktische Möglichkeit genommen, die geschuldete Arbeitsleistung bis zum Ende der vereinbarten Bindungsdauer wie vereinbart zu erbringen.

Da häufig höhere Verdienstmöglichkeiten oder



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

bessere Chancen auf dem Arbeitsmarkt die wesentlichen Motive für Arbeitgeberwechsel sind, will das Bundesarbeitsgericht mit seiner Rechtsprechung zur Wirksamkeit von Rückzahlungsvereinbarungen konsequent Arbeitgeber schützen, die zur Finanzierung von Fortbildungsmaßnahmen bereit sind. Allerdings sollten Rückzahlungsvereinbarungen vor ihrem Abschluss sorgfältig rechtlich geprüft werden, damit sie im Streitfall auch den rechtlichen Anforderungen genügen und wirksam sind

Text: Thomas Schneider,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de

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

Blick auf Hamburgs Bleichenfleet

Das „grill&green“ ist ideal zum Mittagslunch

Eingebettet zwischen Große Bleichen, Bleichenbrücke und Neuer Wall liegt eine der bekanntesten und sicherlich klassischsten Einkaufspassagen Hamburgs, die Bleichenhof-Passage. Gerade der Bleichenhof ist vielen Innenstadtb Besuchern, nicht nur wegen seiner großen Auswahl an Boutiquen, Einrichtungs- und Accessoiresgeschäften, sondern auch wegen seines für Innenstadtverhältnisse großzügig angelegten Parkhauses und der Vielzahl der gastronomischen Betriebe ein Begriff. Heute wollen wir eine besonders alteingesessene Restauration, die ihren Sitz in der Passage hat, genauer unter die Lupe nehmen.

Das „grill&green“ gilt seit vielen Jahren schon den Mittagessenden in der Innenstadt als Inbegriff für Beständigkeit. „Es gibt in Hamburgs City einen Namen für den Ort, wo es Ihnen besonders frisch und knackig vorkommt.“ So wirbt das Restaurant für sich selbst, und genau dies erkunden wir.

Acht Meter hoher Raum und Fenster bis zur Decke

Malerisch liegt es direkt am Bleichenfleet und kann über die Bleichenbrücke und die dem Lokal angeschlossene Terrasse oder durch das in der Passage befindliche Schuhgeschäft hindurch erreicht werden. Der Raum, in dem sich das Lokal befindet, ist gigantisch hoch, wir schätzen runde acht Meter, und ist komplett von der Decke bis zum Boden

mit raumhohen Fenstern versehen, die fast bis auf die Wasserkante des Fleets reichen. Die Einrichtung ist eher schlicht und erinnert an den französischen Bistrostil der 80er Jahre. Da das gesamte Gebäude auch aus diesem Jahrzehnt stammt, ein Hinweis darauf könnten auch die mintfarben-gestrichenen Fenster sein, liegt diese Vermutung nahe.

Wir studieren die umfangreiche Speisekarte und finden Oberbegriffe wie Salate, Steaks, Fisch, Pasta sowie wechselnde Mittagstische. Und wie der Name des Restaurants schon vermuten lässt, stehen besonders im gegrillten und grünen Bereich besonders viele appetitlich klingende Variationen. Wie zum Beispiel der Indian Summer Salad, bestehend aus zarter, blackened gegrillter Truthahnbrust auf knackig

bunten Salaten, mit gebratener Banane, Ananas und Sonnenblumenkernen, serviert mit fruchtigem Curry Dressing für 9,85 Euro oder Ocean Salad. Das sind Blattsalate mit gegrilltem Lachsfilet und leckerem Scampispeiß. Dazu gibt's Champignons, Tomate, Gurke, Lauchzwiebeln und Pesto für 11,95 Euro.

Besonders viel versprechend: grill&green Salad – der Klassiker des Hauses. Hierbei handelt es sich um ein Flank Steak vom Grill auf knackigen Blattsalaten mit gegrilltem, grünen Spargel und Pilzen, Tomate und Kürbiskernpesto. Kostenpunkt: 13,35 Euro.

Dressings abseits des Normalen

Alle Salate werden mit würzig gegrilltem Knoblauchbrot serviert mit Dres-

sings abseits des Üblichen wie Citrus, Curry Dressing oder Wasabi. Während wir auf unsere Salate warten, die wir der regulären Speisekarte entnommen haben, beschäftigen wir uns weiter mit der täglich wechselnden Mittagskarte, die gute, solide Gerichte und Preise aufweist: Hühnerfrikassee mit Champignons, Erbsen und Möhren im Reisrand (7,65 Euro) oder hausgemachte Fischfrikadelle mit Meerrettich-Kräuterschmand und warmen Speckkartoffelsalat (8,95 Euro). Unsere Salate gefallen uns vortrefflich, denn Sie sind mehr als ordentlich portioniert und somit ihr Geld wert.

Dem Restaurant ist nicht nur eine große Sonnenterrasse mit vielen Sitzplätzen direkt am Bleichenfleet angeschlossen, sondern auch die Nox Bar. Bereits ab 12 Uhr mittags geöffnet und mit bequemen Clubledersesseln eingerichtet, eignet sich diese ganz fabelhaft für den ersten Drink des Tages.

Text: Holger Grabsch

grill&green

Bleichenbrücke 9

20354 Hamburg

Tel.: 040-35 30 50

restaurant@grillandgreen.de

www.grillandgreen.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Sa. von 12 - 24 Uhr

So. von 10.30 - 24 Uhr



Die Salatportionen sind üppig, geröstetes Brot gibt's stets dazu



Eingang von oben herab



Die Terrasse am Fleet

Nicht ist unmöglich zum Vierten

„Mission: Impossible – Ghost Protocol“ lässt es richtig krachen

Die Karriere von Tom Cruise schien auf dem absteigenden Ast. Mehrere böse Flops und groteske Fernsehauftritte ließen viele glauben, mit dem ehemaligen Sunny-Boy sei an der Kinokasse kein Staat mehr zu machen. Gleichwohl bekam der vierte Film der Mission: Impossible-Reihe grünes Licht. So recht schien wohl niemand an den Erfolg zu glauben. Also versah man das Projekt mit einem eher moderaten Budget und verpasste ihm mit Brad Bird einen Regisseur, der bis dahin ausschließlich Animationsfilme inszeniert hatte, wenn auch exzellente („Ratatouille“, „Die Unglaublichen“). Und dann das: „Mission: Impossible – Ghost Protocol“ spielte mehr ein als seine Vorgänger, ist der fünfterfolgreichste Film 2011 und der erfolgreichste in der Karriere von Cruise, der hier auch als Produzent fungierte.

KABUMM! Mit lautem Knall fliegt der Kreml in die Luft, und Ethan Hunt (Cruise) muss ungläubig zuschauen. Minuten zuvor war er mit seinem Team dort eingedrungen, aber die Mission scheiterte und er wurde enttarnt. Folglich wird ihm der terroristische Anschlag angehängt. Der Präsident muss das Ghost Protocol aktivieren: Von nun an wird die Existenz der IMF (Impossible Mission Force - ! -) geleugnet.



Hängepartie: Ohne Drahtseilakt geht's bei MIP nie

Schnell ist klar, wer hinter dem Anschlag steckt: Der durchgeknallte schwedische Wissenschaftler Kurt Hendricks (Michael Nyqvist) ist zu dem Schluss gelangt, dass die Welt besser dran wäre, wenn die Menschheit durch einen Atomkrieg von ihrem Antlitz getilgt werden würde. Die Sprengung diente der Vertuschung eines Diebstahls, mit dem der Schurke seinem Ziel näher kam. Hunt ist ab jetzt mit seinem Team auf sich gestellt. Es gilt, den Schurken aufzuhalten, die Welt zu retten und die IMF zu rehabilitieren. Eine Hetzjagd um die Welt beginnt...

Ein Hauch von „Casino Royale“

Um es vorneweg zu sagen: Wer mit lautem und schnellen Krawall-Kino nichts anfangen kann, sollte sich einen anderen Film anschauen. Mochten Sie dagegen die vorangegangenen Filme und schätzen Sie die neue Richtung, die James



Die Waffen einer Frau?



Heißer Schlitten für die Hatz

Bond seit „Casino Royale“ eingeschlagen hat, dann sind Sie hier goldrichtig. Es rumst, kracht und thrillt an allen Ecken und Enden. Was dem Film gut tut, ist, dass hier nicht die Tom-Cruise-Ein-Mann-Show zelebriert wird. Die Original-Serie aus den Sechzigern lebte vom Teamwork des Schauspieler-Ensembles. Hierauf wird jetzt endlich mehr Augenmerk gerichtet. Ethan Hunt zur Seite stehen der Computer-Nerd ohne Außeneinsatz Erfahrung Benji (klasse witzig: Simon Pegg), die schlagkräftige Jane (Paula Patton) und der undurchsichtige William Brandt (der kommende Mann des Action-Kinos: Jeremy Renner). Allen wird Freiraum zur Entfaltung eingeräumt, so dass sie zu dreidimensionalen Charakteren werden.

Die Hauptrolle spielen dabei aber wie immer die Action-Szenen. Von denen gibt es reichlich, wobei der Höhepunkt des Films, die halbschwererische Kletterei an der Außenseite

des Burj Khalifa in Dubai, und eine Verfolgungsjagd im Sandsturm besonders in Erinnerung bleiben. Als Kritikpunkte sind allein zu nennen, dass der Schurke eindimensional bleibt und die zelebrierte Technik den Streifen endgültig zum Science-Fiction-Film mutieren lässt. Aber sei's drum. „Ghost Protocol“ wirkt schmissiger inszeniert als die vorangegangenen Teile und lohnt einen Blick.

Text: Dr. Martin Soyka

Diese Kritik wird sich in fünf Sekunden selbst vernichten.



Verkaufsstart: 15. Mai

interpack 2014:



Marc Büttgenbach wurde zum Mitglied im Beirat der weltweit größten Verpackungsmesse interpack 2014 berufen. Die Messe findet seit 53 Jahren in einem dreijährigen Rhythmus in Düsseldorf statt. Benannt wurde Büttgenbach durch die Wirtschaftsverbände Papierverarbeitung (WPV), in dem er Vorstandsmitglied ist. Der Verband vertritt die wirtschaftspolitischen Interessen von über 750 Unternehmen der Papier, Karton, Pappe, Kunststoff und Folien verarbeitenden Industrie in Deutschland.

airberlin:

Im Kernmarkt Spanien und Portugal hat airberlin Paul Verhagen (40) die Position des Area Managers Spanien & Portugal mit Sitz in Palma de Mallorca übernommen. Zuletzt war er als Sales Director Greater China für die Air France-KLM Group tätig und leitete ein Team von mehr als 120 Mitarbeitern. Zudem ist Titus Johnson (44) Vice President Sales & Marketing der neu gegründeten Air Berlin Americas

Inc. in New York und verantwortet in dieser Position alle kommerziellen Aktivitäten des Flugunternehmens in Amerika. Der gebürtige Brite ist bereits seit 2006 für airberlin tätig und war bis zuletzt Country Manager UK & Ireland. Die Position des Area Managers Western Europe bekleidet nun Rogier de Jager (38), der seit Dezember vergangenen Jahres bei airberlin als Area Manager mit den Niederlanden, Luxemburg sowie Frankreich bereits die kommerzielle Verantwortung für mehrere Märkte hatte. Der neu geschaffene Ländercluster „Western Europe“ fasst den gesamten westeuropäischen Raum einschließlich Großbritannien und Irland zusammen und trägt so zu einer ganzheitlicheren Steuerung bei.

STILL GmbH:

Der Aufsichtsrat hat den Vertrag des Vorsitzenden der Geschäftsführung, Bert-Jan Knoef (51), über

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@stadtlandhafen.de

die bis 2013 laufende Bestellung hinaus um weitere vier Jahre verlängert. Er ist seit 2005 Mitglied der Geschäftsführung der STILL GmbH. Zuvor war er in verschiedenen Geschäftsführungsfunktionen im Vertrieb und Service der Linde Kältetechnik tätig.

A.P. Möller-Mærsk:



Der Sohn des Firmengründers Peter Möller-Mærsk, Arnold Maersk McKinney Möller, ist im Alter von 98 Jahren gestorben. Er hatte aus der Firma seines Vaters einen globalen Konzern mit 60 Milliarden Dollar Umsatz und mehr als 100.000 Mitarbeitern geschmiedet und noch bis zum letzten Tag maßgeblich gesteuert. Erst mit 80 Jahren gab er die operative Führung nach 38 Jahren ab, mit 90 Jahren zog er sich vom Aufsichtsratsvorsitz zurück.

Zum Ersten, zum Zweiten, zum Dritten

Rotkäppchen-Flasche trotzte der Taufe des „Hafenkapitäns“

Und bist Du nicht willig... Die Hamburg Port Authority hat ihre neue Barkasse „Hafenkapitän“ in den Dienst gestellt. Das gut 19 Meter lange Schiff wird vom Oberhafenamt für Kontrollfahrten eingesetzt werden. Sollte die Bordwand genauso stabil wie die Taufflasche sein, wird sie auch mindestens ebenso lange wie die 45 Jahre alte Vorgängerin halten. Denn die Taufpatin Sabine Stüben, Leiterin der HPA-Marketing und Kommunikation, hatte große Schwierigkeiten, den Rotkäppchen-Sekt mit der eigens dafür installierten Vorrichtung zu zertrümmern.



Sabine Stüben zieht vergeblich



Dann eben mit Gewalt



Zufriedene Taufkorona

Zweimal kippte die auf dem Kopf stehende Flasche in Richtung einer Metallvorrichtung an der Bordwand. Dummerweise traf jedoch nur die Befestigung der Flasche auf den Widerstand. Da schnappte sich Sabine Stüben kurzerhand eine zweite Flasche, ging an Bord und zertrümmerte sie an

der Reling. Das rund 1 Million Euro teure Schiff, das von der Hermann Barthel GmbH in Derben gebaut wurde, nahm keinen weiteren Schaden und fuhr alsbald mit den Festgästen (darunter Wirtschaftssenator Frank Horch und HPA-Chef Jens Meier) hinaus auf die Elbe. 13 Knoten schafft

das 5,10 Meter breite Schiff und verfügt erstmals sogar über Solarzellen, die den CO₂-Ausstoß um gut 30 Prozent reduzieren. Auch der 529-kW-Dieselmotor ist verbrauchoptimiert. Ein Bugstrahlruder sorgt überdies für perfekte Manövrierfähigkeit.

Text: Matthias Soyka

IMPRESSUM

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

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

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

ISSN 2193-9454

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

Fotos:
Peter Glaubitt

Druck:
PMI

Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

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

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

Erscheinungsweise:
Monatlich / zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:
Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:
Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2012

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:

29. Mai 2012

STADT LAND HAFEN

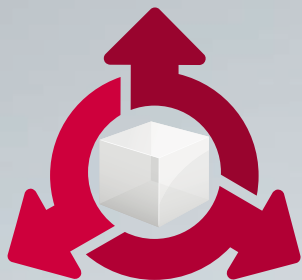
IHKs fordern Verlängerung der A 21

Hamburg – Mehrere norddeutsche Industrie- und Handelskammern, der ADAC Hansa e.V. und der Nordland-Autobahn-Verein fordern die Bundesregierung und die Länder auf, die A 21 vom Autobahnkreuz Bargtheide über die Elbe bei Geesthacht bis nach Nordniedersachsen in den „Vordringlichen Bedarf“ des nächsten Bundesverkehrswegeplans aufzunehmen. Parallel dazu sei es wichtig, das Projekt durch eine zeitnahe Einleitung eines Raumordnungsverfahrens in Schleswig-Holstein und Niedersachsen

planerisch voranzutreiben und die hierfür notwendigen Haushaltsmittel bereitzustellen. Nur so könne eine leistungsfähige Umfahrung im Osten Hamburgs entstehen, betonten Vertreter der „Pro-A 21-Initiative“ bei der Auftaktpressekonferenz für eine Marketingkampagne für dieses Infrastrukturprojekt. Besonders zur Abwicklung der wachsenden Transitverkehre in der Metropolregion ist eine leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit für Hamburg dringend erforderlich. Die A 21 wäre der noch fehlende Lückenschluss zwischen der geplanten Fehmarnbelt-Querung und den Bundesautobahnen A 39 und A 7.

Einigung über Flughafen-Autobahn in Sicht

Bremen – Die Handelskammer begrüßt die Aussage von Staatssekretär Enak Ferlemann, dass bis zum Sommer eine Einigung mit dem Bundesverkehrsministerium zum Weiterbau der A 281 zwischen Flughafen und Kattenturmer Heerstraße erreicht werden kann. Handelskammer-Präsident Otto Lamotte betonte, dass es weitere Verzögerungen angesichts der überragenden wirtschafts- und strukturpolitischen Bedeutung der A 281 nicht mehr geben dürfe. Neben der Anbindung zur A 1 gehe es auch um den Baubeginn des Wesertunnels.



transfairlog

ERSTE FACHMESSE FÜR INTERNATIONALES
TRANSPORT- UND LOGISTIK-MANAGEMENT

12. – 14. Juni 2012
Messe Hamburg, Deutschland

Treffpunkt der Märkte – Wegweisend für Macher

Jetzt unter
www.transfairlog.com
Infos anfordern!



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

QR-Code scannen.
Infos anfordern.

www.transfairlog.com/erfolg

