

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

LNG aus Containertanks

Die Marine Systems GmbH entwickelt dezentrale Gas-Betankungsform für Schiffe



Foto: Vega

Äußerlich wird kein Unterschied bei dem neuen Feeder zu erkennen sein: Die „Vega Nikolas“ ist bis auf den Antrieb baugleich

2015 werden die Schwefelemissionshöchstwerte für Nord- und Ostsee auf 0,1 Prozent gesenkt. Dann müssen die 149 Hamburger Feederdienste entweder deutlich teurere Destillate bunkern oder ihre Schiffe auf Abgasreinigungsanlagen umrüsten. Eine weitere Option wäre Flüssiggas (LNG). Derzeit prüft die Hamburg Port Authority (HPA) zusammen mit der Linde AG, wo eine zentrale Tankstation errichtet werden könnte. Eine andere Idee der Marine Systems GmbH ist aber schon viel weiter gediehen: Gascontainer.

In einem Joint Venture mit der Vega Reederei und der weltweit zweitgrößten Zertifizierungsgesellschaft (nach Anzahl der Schiffe) Bureau Veritas haben die Hamburger ein Konzept entwickelt. Ein 960-TEU-Feeder-schiff soll im kommenden Jahr in China gebaut werden. Es erhält einen

Dual-Fuel-Antrieb, der also sowohl mit Schiffsdiesel als auch mit LNG betrieben werden kann. Die Zuliefer-technik kommt dabei aus Deutschland. „Die Verträge sind bereits unterschrieben“, sagt Reederei-Chef Arend Brügge. „Sie wurden nur noch nicht aktiviert.“ Das heißt: Es wurde noch

keine Anzahlung geleistet. Letzte Einzelheiten hierzu fehlen noch. Allerdings gebe es bereits Interessenten für langfristige Charterverträge. Diese seien notwendig, um die etwa um ein Drittel höheren Investitionen – ein Standardschiff kostet rund 14,5 Millionen Euro – abzusichern. **Seite 14**

Forderungen

Der Arbeitskreis Binnenschiffe will mit einem Maßnahmenkatalog die Containerabfuhr aus dem Hamburger Hafen verbessern. **S. 4**

Neue Ufer

Die Rickmers Linie peilt in Südamerika eine neue Verbindung von Asien aus und von Hamburg nach Afrika für Schwerlasttransporte an. **S. 6**

Rekord

Als Kreuzfahrtziel ist Hamburg so beliebt wie noch nie. Fast 400.000 Passagiere kamen in die Hansestadt, die häufig Start- oder Zielort ist. **S. 8**

GROMEX®
DichtungsHaus





Liebe Leserin, lieber Leser,

die Aussichten in den deutschen Seehäfen trüben sich spürbar ein. Der Hamburger Hafen, heißt es nun schon aus Insiderkreisen, wird froh sein können, wenn er seine Umschlagzahlen vom Vorjahr überhaupt noch hält. Hinzu kommen gestiegene Kosten auf dem Rohstoffmarkt. Dem entsprechend müssen die Hafenwirtschaftsbetriebe ihre Gewinnerwartungen nach unten korrigieren.

Doch dafür kann man Unternehmen wie HHLA, Eurogate oder BUSS keinen Vorwurf machen. Auch an anderen Orten ist die Lage nicht besser. Letztlich sind die Häfen nur ein Spiegelbild der Weltkonjunktur. Und wenn sich diese angesichts von Eurokrise und Überproduktionen (siehe den Werftensektor) eintrübt, sinken die Umsätze automatisch – vor allem, wenn es Kunden wie den Reedern (nicht ganz unverschuldet) schlecht geht.

Ein Hoffnungsanker bleiben die neuen Energieformen. Ob Windkraft oder LNG: Gerade die Häfen profitieren von den industriellen Innovationen, denn schließlich werden durch sie neue Absatzmärkte geschaffen, die über die Kaianlagen bedient werden.

Herzlichst

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Furuno schafft Platz	3
Tiefgang für Binnenschiffer	4
Rickmers Linie sucht Märkte	6



Wirtschaft	Seite
Kreuzfahrtrekord in Hamburg	8
30 Jahre Walter-Lauk-Gruppe	10
Lufthansa Technik boomt	12
LNG aus Containertanks	14
FIDES hilft bei IT-Chaos	16



Hafen	Seite
Mehr Windkraft an der Jade	18



Essen	Seite
Doch Bock auf Block	20



DVD	Seite
„Die eiserne Lady“	20

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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

Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Endlich Platz für Schulungen

FURUNO verdoppelt seine Deutschland-Zentrale



In den Trainingsräumen im Keller gibt es für bis zu acht Personen Platz

Der japanische Schiffsbrückenausrüster FURUNO hat in Rellingen nördlich von Hamburg seine Deutschland-Zentrale massiv ausgebaut. Seit sieben Jahren befanden sich die Büroräume nur im ersten Stock in der Siemensstraße 33. Die 600 Quadratmeter waren einst auf maximal 25 Mitarbeiter ausgelegt. Nun sind es 45 und die Situation war mehr als beengt. Doch dann zog der Mieter in den unteren beiden Etagen aus. Nun freut sich der FURUNO-Deutschland-Chef Claus B. Frederiksen über 800 zusätzliche Quadratmeter mit eigenem Haupteingang und Kantine.

Und damit kann er sich endlich einen lange gehegten Wunsch erfüllen. Im Untergeschoss betreibt

FURUNO jetzt ein Schulungszentrum, das von Simon Penz geleitet wird. Große Nachfrage herrscht derzeit nach Trainingseinheiten an den elektronischen Seekarten (ECDIS). Mit bis zu acht Personen wird in zweitägigen Crashkursen an Original-FURUNO-Geräten der Ernstfall trainiert und am Ende nach erfolgreicher Prüfung auch testiert. Für die Reedereien ist dies sehr wichtig, denn 2018 werden die üblichen Seekarten abgeschafft. Bis dahin müssen alle nautischen Offiziere in der neuen Technik firm sein.

Elektronische Seekarten aktualisieren sich selbst

Dass diese ein großer Gewinn ist, daran lässt Frederiksen keinen Zweifel. „Bislang müssen alle Änderungen noch per Hand in den Seekarten eingezeichnet oder aufgeklebt werden. Künftig erfolgt

die Aktualisierung automatisch über das Internet“, erklärt er. Vor allem kleinere Reedereien kommen gerne nach Rellingen. Für Großkunden hält Penz auch mobile Geräte bereit, mit denen er vor Ort antreten kann. Darin hat er bereits Übung, denn dieses Angebot besteht schon in Zusammenarbeit mit der Hochschule Warnemünde seit verganginem Jahr.

Text: Matthias Soyka



Neuer Haupteingang für FURUNO-Chef Claus Frederiksen



Platzverschwendung: Zwischen den Containern müssen noch bis Jahresende Gänge für die Zollbeamten gelassen werden

Macht die Elbe endlich durchgehend befahrbar!

Arbeitskreis Binnenschifffahrt stellt Forderungskatalog auf

Drei Jahre hat unter Leitung der Logistik-Initiative Hamburg der Arbeitskreis Binnenschifffahrt, dem unter anderem die Hamburg Port Authority (HPA), Terminalbetreiber, Binnenreedereien und Binnenhäfen angehören, Lösungsvorschläge zur Stärkung der Containerhinterlandtransporte entwickelt und in einem Forderungskatalog zusammengestellt. Hauptpunkte sind bessere Zugänge und Abfertigungsbedingungen an den Seeterminals und möglichst konstante Mindestwasserstände auf der Elbe.

Sie ist das Sorgenkind der Binnenschiffer. Denn bislang ist sie maximal nur 220 Tage im Jahr nutzbar. „Die Elbe ist ein Mittelgebirgsfluss und wird nicht wie der Rhein aus dem Hochgebirge gespeist“, erklärte der Leiter des Arbeitskreises Karl-Heinz Ehrhardt, der auch die Geschäfte der Magdeburger Hafen GmbH führt. Dem entsprechend sensibel reagiere der Fluss auf unterschiedliche Niederschlagsmengen. Um für die Containerschifffahrt nutzbar zu sein, müsste eine ständige Wassertiefe von mindestens 1,60 Metern vorliegen.

Der größte Teil der Strecke zwischen Dresden und Geesthacht erfüllt diese

Anforderungen, da entlang des Ufers Buhnen das Wasser zur Flussmitte drücken. Sie wurden von Mitte des 19. Jahrhunderts bis in das frühe 20. Jahrhundert fast auf der gesamten Länge angelegt. Nur ein wenige Kilometer langes Teilstück zwischen Dömitz und Hitzacker wurde ausgespart. Dies gelte es nun, für gut 6 Millionen Euro nachzuholen.

Modal Split soll angehoben werden

Denn Ziel sei es, so formulierte es Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horsch (parteilos), den Modal Split beim Containerhinterlandverkehr von knapp zwei Prozent beim

Binnenschiff auf fünf Prozent anzuheben. Dies sei auch dringend notwendig, ergänzte Björn Pistol von der Beratungsfirma Uniconsult, die 2009 eine große Studie zur Binnenschifffahrt vorgelegt hatte, da der Boxenumschlag in den nächsten 15 Jahren deutlich ansteigen werde und die anderen Verkehrsträger an ihre Kapazitätsgrenzen stießen. Dagegen hätten die Wasserstraßen noch 85 Prozent freie Ressourcen.

90 Prozent der Fracht auf Elbe-Seitenkanal

Wie wichtig ein konstanter Wasserstand ist, zeigt ein Blick auf die Umschlagsstatistik. Über drei

Viertel der 112.400 TEU, die im vergangenen Jahr per Binnenschiff in Hamburg umgeschlagen wurden, kamen vom Mittelkanal und 90 Prozent vom Elbe-Seitenkanal. Doch gerade dieser bereitet den Schiffern Sorgen. Engpass ist das Schiffshebewerk in Scharnebeck, das aufgrund von Sanierungsarbeiten immer wieder ausfällt. Ungeachtet dessen ist es für die neuen Großschiffe aber auch schlicht zu kurz. Eine neue Großschleuse bei Lüneburg mit 190 Metern Länge und Kosten von 250 Millionen Euro wäre deshalb notwendig – Geld, das das Bundesverkehrsministerium derzeit aber nicht hat.

Der zweite Knackpunkt sind die Seeterminals. Zum einen werden die vergleichsweise kleinen Binnenschiffe nur zögerlich an den gewaltigen Containerbrücken von HHLA und Eurogate abgefertigt. Die großen Seeschiffe gehen eben vor. Zum anderen müssen die Binnenreedereien für einen Move an einer Containerbrücke gut das Doppelte von dem zahlen, was der Konkurrenzverkehrsträger Bahn für seine Beladung hinlegen muss. Während das Be- und Entladen im Hinterland rund 40 Euro pro Container kostet, muss man an den Hamburger Terminals rund 80 Euro hinlegen. Denn die großen Containerbrücken sind in Anschaffung und Betrieb ungleich teurer.

Ungerechtes Programm zur KV-Förderung

Die Ursache für die Mehrkosten liegt auch in einem Förderprogramm für den Kombinierten Verkehr. Mit bis zu 80 Prozent vom Bund bezuschusst wurde dabei der Kauf jeder Anlage, die Waren von einem Verkehrsträger auf einen anderen hebt. Ausgenom-

men sind Lkws und die Seeschiffumschlaggeräte, da über sie vornehmlich Hochseeschiffe abgefertigt werden. Weil die Binnenschiffer die Mehrkosten an ihre Kunden weitergeben müssen, ist dies ein eindeutiger Nachteil. Bei gleichen Umschlagkosten wäre das Binnenschiff deutlich günstiger als Bahn und Lkw.

Deshalb fordert der Arbeitskreis, separate Anleger an den großen Terminals, an denen kleinere und nur für die Binnenschiffe ausgelegte Kräne eingesetzt werden. Dadurch würden auch die Binnenreedereien an den Seeterminals die KV-Förderung genießen dürfen, zudem entfielen stundenlange Warten hinter den Seeschiffen. Eurogate will im Zuge seiner Westerweiterung eine entsprechende Anlage am Finkenwerder Vorhafen installieren. Die HHLA prüft noch derartige Umbauten.

Mehr Mitbewerber könnten Markt beleben

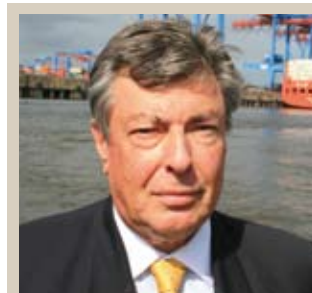
Mehr Attraktivität erhofft sich der Arbeitskreis nicht zuletzt auch durch einen größeren Wettbewerb. Bis-

lang wird der Markt auf der Elbe von den Deutschen Binnenreederei (DBR) dominiert. Einziger nennenswerter Mitbewerber ist derzeit nur die Börde Container Feeder Reederei (BCF). Nun könnten aber auch Akteure vom Rhein wie die Imperial Shipping Group oder die Duisburger Häfen und Transport AG (HTAG) den Markt beleben.

Deutlich mehr Wettbewerbsfähigkeit entsteht für die Binnenschiffer durch den Wegfall der Freizone

Anfang 2013. Dann nämlich wird ihre Fracht nicht mehr an einer Außenstelle des Zolls an Bord der Schiffe abgenommen, sondern an den Terminals. Das führt dazu, dass sie nicht mehr beim Beladen begehbare Freiräume zwischen den Containern für die Abnahme lassen müssen. Zudem können die Boxen künftig auch drei- statt nur zweilagig gestapelt werden. All dies führt zu einer besseren Auslastung von bis zu 60 Prozent.

Text: Matthias Soyka



Karl-Heinz Ehrhardt,
Geschäftsführer

Die im Hinterland befindlichen Binnenhäfen sind auf verlässliche Verbindungen zu den Seehäfen angewiesen. Einen konstanten Wasserstand garantieren Kanäle. Die Elbe dagegen ist nirgendwo gestaut.



Frank Horsch,
Wirtschaftsminister

Die Hansestadt will den Anteil der Container, die per Binnenschiff ins Hinterland transportiert werden, von knapp zwei auf fünf Prozent mehr als verdoppeln. Separate Liegeplätze wären hier die Lösung.

Schwergut ist schwer gut

Die Rickmers-Linie peilt neue Route in Südamerika an



Die Rickmers Linie ist auf allen Weltmeeren beheimatet und transportiert auf den festen Touren alle Arten von Schwergut

Die internationale Schifffahrt ist in schwerer See. Nach einem ruinösen Preiskrieg unter den großen Containerreedereien haben sich die Frachtraten zwar allmählich erholt, die Charraten sind aufgrund von weiteren Überkapazitäten durch zu überbordende Neubauten aber weiterhin unter Druck. Hinzu kommen die derzeit exorbitant hohen Bunkerpreise. Das geht natürlich auch nicht an Marktsegmenten wie der Projekt- und Schwergutfahrt spurlos vorüber, die eigentlich nichts mit diesen Kapriolen zu tun haben. Selbst wenn man, wie die Rickmers-Linie GmbH & Cie. KG, keine Schiffe im Orderbuch hat.

Wir haben uns da zurückgehalten“, formuliert es Verkaufsdirektor Gerhard Janssen. Und obwohl man sich mit dem regelmäßigen Transport von Schwer Gütern eher in einer Nische bewege, habe man die Auswirkungen der abermaligen Krise in der Containerlogistik zu spüren bekommen. Das liege daran, dass Containerreeder bei schwacher Auslastung verstärkt auch Ladung im Schwergut-Bereich akquirieren, berichtet Marko Stampehl, Leiter Marketing & Verkaufskontrolle. Schnell lande dann eine Projektladung zwischen den Boxen, bevor diese Schiffe halb leer fah-

ren. Das Angebot werde also sprunghaft größer.

Linienverkehre für schwere Ladung

Dies betrifft allerdings eher Spot-Verkehre. „Wer einen langfristigen Warenstrom hat, ist bei uns bestens aufgehoben“, sagt Janssen selbstbewusst. Egal ob Breakbulk, Heavylift oder Projektladung – das Hamburger Traditionsunternehmen verschifft in seinem Linienverkehr für große und sperrige Güter alles, was sich irgendwie mit den bordeigenen Kränen, die bis zu 640 Tonnen heben können, bewegen lässt:

Raffinerieteile, Generatoren, Turbinen, Stahlrohre, Baustellen- und Ersatztransporte.

In Hamburg, dem Firmensitz, hat sich das Unternehmen dabei mit 25,1 Prozent am Wallmann-Terminal beteiligt, um sich in der sich wandelnden Struktur des Hafens Zugang zu Kapazitäten im spezialisierten Umschlag für Stückgüter und Schwergut zu sichern.

Anders als in der Containerschifffahrt ist man bei Rickmers-Linie mit der Auslastung zufrieden. 2011 wurden 2,2 Millionen Frachtkonten befördert. Allerdings machen

der Schwergutreederei die gestiegenen Bunkerkosten ebenfalls zu schaffen. Man habe die Höchstgeschwindigkeit um rund 20 Prozent gedrosselt, 15 bis 16 statt 18 bis 19 Knoten. Das spare erheblich Sprit, berichtet Stampehl.

Wenn ab 2015 in den SECA/ECA Regionen der Schwefelgrenzwert von 0,1 Prozent in Kraft tritt, wird erwartet, dass dies die Kosten für Bunker weiter antreibt. Derzeit liegt der schwefelarme Treibstoff bei rund 50 Dollar mehr je Tonne, während das normale Schweröl bereits rund 650 Dollar je Tonne ausmacht.

Im Moment verkehren 17 Schiffe (Mehrzweck-Schwergutfrachter) auf drei regelmäßigen Linien: Von Hamburg ostgehend einmal rund um die Welt (über Südostasien, Fernost und die USA), von Hamburg nach Indien sowie zwischen der US-Ostküste und Asien. Natürlich läuft man bei Bedarf auch Häfen an, die nicht auf dem Fahrplan stehen, sofern sie in die Route passen. 170 Mitarbeiter rund um die Welt sind damit beschäftigt, die Frachter mit Ladung zu füllen. 55 Mitarbeiter sitzen in Hamburg, 40 in der Repräsentanz in Shanghai, 30 in der Niederlassung in Houston. Weitere Dependancen gibt es in Seoul, Tokio, Mumbai, Singapur, Genua und Antwerpen. Allein in China betreibt das Unternehmen

sechs eigene Repräsentanzen, die durch sechs externe Verkaufsbüros im Inland unterstützt werden.

Sehr interessant ist auch Indien. Dorthin wird eine vielfältige Mischung von Gütern u.a. für die Stahl- und Petrochemische Industrie exportiert, umgekehrt kommen von dort unter anderem Stahlgrundprodukte. Aber auch in Indien entwickelt sich der Maschinenbau, dessen Zielländer für den Export im Persischen Golf und Südostasien liegen.

Auch Afrika könnte einmal interessant werden

Doch wenn die Konkurrenz am Markt zwischenzeitlich größer wird, schaut man sich natürlich selbst nach anderer Ladung um.



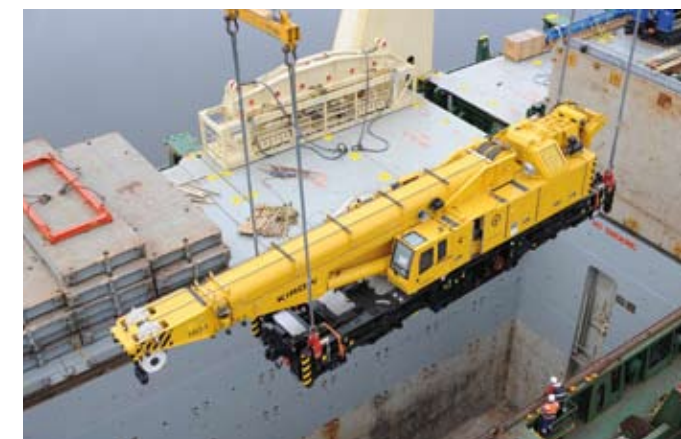
Die bordeigenen Kräne heben viele Offshoregüter an Bord

Neue Märkte hat auch Rickmers Linie im Visier. Einige Touren habe man bereits nach Südamerika unternommen. Brasilien sei ein hoch interessantes Land, so Janssen, ein zusätzlicher Dienst von Asien aus durchaus denkbar. Ein weiteres Ziel könnte Ostafrika sein. Hier gebe es Rohstoffe im Überfluss.

China engagiere sich dort bereits.

Jedoch besteht hier immer noch das Piratenproblem vor der Küste Somalias. Bisher sei man laut Janssen noch nicht Ziel von Angriffen geworden. Aber man habe mit geeigneten Maßnahmen auch hier vorgesorgt.

Text: Matthias Soyka



Auch das gibt es: Ein Kran am Kran



Die Überführung kleiner Schiffe ist häufig billiger als selbst zu fahren

since 1952

GUHH

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

Spedition Forwarding	Transport Transport	Lagerhaltung Storage	Kommissionierung Consignment	Zollabfertigung Clearance
-------------------------	------------------------	-------------------------	---------------------------------	------------------------------

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

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH
Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel. +49 40 7410686 - 15
Fax +49 40 7410686 - 87
E-Mail: dispo@guehh.de
Internet: www.guehh.de



Wenn gleich mehrere Kreuzfahrtriesen den Hamburger Hafen anlaufen, wird ihre Ankunft zum Happening

Neuer Passagierrekord trotz Auflagen

161 Kreuzfahrtschiffe werden dieses Jahr in Hamburg festmachen

Der Boom im Kreuzfahrtgeschäft ist ungebrochen. In diesem Jahr werden 161 Ozeanriesen in Hamburg festmachen – so viele wie noch nie. Bei den Passagierzahlen liegt Hamburg bei knapp 400.000. Im nächsten Jahr soll die Anzahl der Schiffsanläufe weiter steigen. Demnach dürfte sich die Zahl der Gäste, die Hamburg als Start- oder Zielhafen nutzen, weiter steigen.

Für die Hansestadt bedeutet das zusätzliche Einnahmen. Die Wertschöpfung, die Hotels, Restaurants, Kulturbetriebe und Geschäfte durch die Kreuzfahrttouristik erzielen, beläuft sich auf 205 Millionen Euro (Basis 2011). In der Summe ist auch das Geld enthalten, was die Hafenwirtschaft (Lotsen, Schlepper, Festmacher, Caterer und HPA) an Einnahmen aus den jeweiligen Anläufen erzielt. Die Kreuzschifffahrt

befindet sich auf einem langfristigen Wachstumspfad. Hamburg profitiert von dieser Entwicklung in ganz besonderem Maße.

Hohe Wertschöpfung dank Übernachtungen

So weist die Hansestadt beispielsweise die höchste Wertschöpfungstiefe aller deutschen Kreuzfahrthäfen auf. Die wirtschaftliche Bedeutung der Kreuzschifffahrt geht dabei weit über den Kernbereich

Kreuzfahrt hinaus. Zahlreiche Branchen und Unternehmen profitieren von den vor- und nachgelagerten Effekten der Kreuzschifffahrt, Arbeitsplätze werden gesichert und neu geschaffen. „Dazu zählen auch die Ausgaben der Passagiere, die in Hamburg ein Vor- und Nachprogramm zu ihrer Kreuzfahrt absolvieren. Dies sind immerhin 30 Prozent aller Turnaroundgäste. Sie verbringen im Schnitt 2,1 Nächte vor- oder nachher in Hamburg“,

berichtet Nadine Palatz, die im Hamburg Cruise Center (HCC) für die Vermarktung des Kreuzfahrtstandortes Hamburg zuständig ist.

Um alle mit der Kreuzfahrt verbundenen Chancen für Hamburg konsequent zu nutzen, empfiehlt der Verein HCC, gezielt den weiteren Ausbau des Kreuzfahrtstandortes Hamburg zu betreiben. In einer gemeinsamen mit dem Tourismusverband und der Handelskammer Hamburg



Die „Queen Mary 2“ ist das größte Passagierschiff, das derzeit die Hansestadt anläuft

veröffentlichten Resolution, fordern die Unterzeichner dazu auf, einen „Kreuzfahrtentwicklungsplan 2012/2020“ zu erarbeiten, in dem die infrastrukturellen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Kreuzfahrtstandorts aufgezeigt werden. Des Weiteren ist es sinnvoll, die Synergien zwischen der Hamburg Marketing GmbH (HMG), der Hamburg Tourismus GmbH (HHT) und dem HCC bei der Ansprache von Reedereien und potenziellen Passagieren auszuschöpfen. Dabei ist das gesamte Potenzial der norddeutschen Region einschließlich Berlins einzubringen.

Rundtour durch 15 europäische Häfen

Der Verein Hamburg Cruise Center koordiniert zurzeit

zudem die Marketingaktivitäten nordeuropäischer Häfen, der so genannten Atlantic Alliance, die vor vier Jahren auf Initiative Hamburgs gegründet wurde. „Die Atlantic Alliance ist ein Verbund von 15 Häfen entlang der atlantischen Westküste und zeigt den Reedereien eine neue alternative und vor allem attraktive Kreuzfahrtregion auf“, erklärt Palatz weiter. Die Atlantic Alliance verbindet die europäischen Hauptstädte Berlin (via Hamburg), Amsterdam, Brüssel (über Antwerpen), London, Paris (per TGV über Le Havre), Madrid (von Vigo/Santander aus) und Lissabon sowie diverse andere westatlantische Hafenstädte mit einander. Mehrere Reedereien bieten mittlerweile eine derartige Thementour an.

„Die Kreuzfahrtsaison 2012 ist die bisher erfolg-

reichste in Hamburg. Dabei entwickelt sich die Hansestadt immer mehr zur Ganzjahresdestination“, so Palatz. Während die Kreuzfahrtsaison 2011 zehn Monate umfasste, wird Hamburg 2012 in elf Monaten Kreuzfahrtgäste an den Terminals begrüßen können. In der kalten Jahreszeit seien dabei Spezialangebote mehr denn je gefragt: Etwa die berühmtesten Weihnachtsmärkte des Nordens.

Ärger um Hafengeld für die „Queen Mary 2“

Für Unruhe sorgte zwischenzeitlich die Streichung der Kappungsgrenze beim Hafengeld für Kreuzfahrtschiffe durch die Hamburg Port Authority (HPA). Die Hafenbehörde war eigentlich davon ausgegangen, dass davon kein Schiff betroffen sei. Des-

halb, so HPA-Finanzchef Tino Klemm, habe man die vermeintlich überflüssige Richtlinie gestrichen. Einzig für die „Queen Mary 2“ hätten sich jedoch Mehrkosten von 43 Prozent ergeben. Die Cunard Line erwog daraufhin hin, mehrere geplante Anläufe im nächsten Jahr zu streichen, da der Kreuzschifffahrtmarkt stark umkämpft ist. Die Reedereien unterbieten sich derzeit mit Dumpingpreisen. Umso mehr wiegen da die Nebenkosten. Weil die Bunkerpreise ohnehin schon massiv gestiegen sind, schlägt jede Tarifierhöhung doppelt durch. Doch man habe sich nun verständigt, so Klemm, der zugab, dass das unkoordinierte Vorsprechen der HPA vielleicht nicht ganz geschickt gewesen sei. Nun seien die Wogen aber wieder geglättet.

Text: Matthias Soyka

Vom Ewerführer zum Logistiker

Die Walter-Lauk-Gruppe wird 30 Jahre alt



Der Schubschlepper „VINCENT“ ist die jüngste Neuanschaffung der Walter-Lauk-Gruppe

Als Walter Lauk sich im Januar 1982 mit ein paar Schuten selbstständig machte, ahnte er noch nicht, dass sich die Walter Lauk Ewerführerei GmbH vom reinen Hafenschiffahrtsunternehmen zu einer angesehenen mittelständischen Logistik-Gruppe entwickeln würde, die mittlerweile nahezu alle Transportleistungen anbietet. Angefangen im Hamburger Chilehaus ließ er sich Mitte der 80er Jahre am Ellerholzdamm mitten im Hamburger Freihafen nieder und wurde von manchen etablierten Hafenunternehmen als weiterer „Schutenschupser“ belächelt. Heute als einer der letzten aktiven verbliebenen Ewerführereien arbeiten in den verschiedenen Unternehmensbereichen über 100 Mitarbeiter und zahlreiche Sub-Unternehmen.

Wie so oft in vielen Firmengeschichten wurde auch die Walter Lauk Ewerführerei von der Entwicklung der Zeit getrieben. Schon wenige Jahre nach der Gründung bot sich die Möglichkeit, zur Erweiterung des

Geschäftsfeldes Binnenschiffsverkehre anzubieten - nicht zuletzt als Folge der Wiedervereinigung. Zudem folgte sie damit dem gesamtwirtschaftlichen Trend, dass deutsche Firmen immer mehr schwere und großvolumige Wa-

ren exportierten, die für einen Transport zu den Seehäfen auf Straße oder Schiene nicht geeignet waren. Jüngstes Beispiel dieser Entwicklung ist die Verladung etlicher Lokomotiven nach Australien, die wegen ihrer Breitspur nicht das hiesige Schienennetz befahren können. Sie wurden von Walter Lauk von Mannheim per Binnenschiff über den Rhein bis nach Bremerhaven zur Verschiffung gebracht.

Aktuell werden sieben eigene Binnenschiffe und fünf bereederte Partikuliere (Subunternehmer) disponiert. Die Schiffsgrößen variieren von der klassischen 80-Meter-Einheit für den Einsatz im Elbe-Lübeck-Kanal bis zum

hochmodernen 2.500 Tonnen großen Koppelverband, der auf allen großen Kanälen und Flüssen in Europa eingesetzt werden kann. Hinzu kommt ein breites Angebot an Schubleichtern, die besonders für den Transport von Containern und Projektladungen geeignet sind. Die dafür eingesetzten Schubboote und -schlepper können aufgrund einer flexiblen hydraulischen Steuerhaustechnik dreilagig Container im Hamburger Hafen und auf der Elbe befördern.

Jährlich bis zu 80.000
Containertransporte

Dem Strukturwandel der 80er und 90er Jahre fol-



Hoch hinaus: „VINCENT“ schibt auch dreilagige Container“



Michael Wetendorf, Bernd Wiese, Jörn Lauk und Hellmuth Lüneburg (v.l.)

gend, ergaben sich 1985 aus der Hafenschiffahrt die ersten Containertransporte auf dem Wasserweg und auf der Straße. Die Straßentransporte wurden anfangs an etablierte Truckfirmen weiter vermittelt und somit erste Erfahrungen gesammelt. 1989 entstand so die Walter Lauk Containerspedition GmbH. Sie beschäftigt heute 60 Mitarbeiter, die jährlich ca. 80.000 Container befördert. Hinzu kommen Projektladungen und Trailerverkehre. Die 48 eigenen Sattelzüge und etwa 60 Sub-Unternehmer werden sowohl im Fernverkehr als auch im Hamburger Nahverkehr eingesetzt. Mit dem flexiblen Fuhrpark können alle gängigen Containerformate befördert werden. So gehören Flats, Plattformen mit Übermaßen, Kühl- und Kippcontainer zum Tagesgeschäft. Eine Dauerausnahmegenehmigung für sperrige Güter im Hamburger Hafengebiet rundet das Servicepaket ab.

In jüngster Zeit fordern immer mehr Kunden neben konkurrenzfähigen Transportraten auch den Einsatz von umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Eine Beteiligung am Börde Container Feeder und eine enge Zusammenarbeit mit dem zur Kali&Salz AG gehörenden Baltic Train trägt diesem Wunsch nach flexiblen umweltfreundlichen Verkehrsträgern Rechnung. Die Eröffnung der Bremer Niederlassung im Jahre 2009 hat dabei insbesondere in der Nutzung des Schienenverkehrs erhebliche Bedeutung.

Lebensmittelskontrollen
bilden weiteres Standbein

Mit den Transporten landwirtschaftlicher Gütern entwickelte sich im Laufe der Jahre der Bedarf an Ladungskontrollen. Hier hat sich eine Dienstleistung heraus kristallisiert, die durch erfahrene Seegüterkontrolleure das ganze Spektrum der Ladungskontrollen um-

fasst und insbesondere von den Agrarkunden als Ergänzung zum Transport per Lkw, Muldenkipper oder Binnenschiff genutzt wird.

Den Anforderungen nach individueller Beratung folgend, bildete sich in der Walter Lauk Ewerführerei ein kleines Team von Fachleuten, die sich darauf spezialisiert haben, sämtliche begleitende Dienstleistungen um die Kerngeschäfte der Walter-Lauk-Gruppe anzubieten. In dieser Abteilung können alle für den Transport relevanten Dokumente erstellt und Zollabfertigungen übernommen werden. Darüber hinaus werden sowohl Schiffsklarierungen als auch Surveyaufträge (Vermessungen, Fotodokumentationen) für Projektladungen angeboten.

„Der Bedarf an einer kompetenten Betreuung und Beratung am Rande unserer ursprünglichen Kernaktivitäten hat sich besonders bei Verladern aus dem Hinterland im zuneh-

menden Maße bewährt“, sagt Jörn Lauk, der bereits 1983 in die Firma seines Vaters eingetreten ist und seit 2008 die Gesamtleitung des Unternehmens übernommen hat. Durch besondere Kenntnisse und ein umfassend ausgebildetes Netzwerk verschiedenster Dienstleistungen in Hamburg und über die Landesgrenzen hinaus begleite die Speditionsabteilung sowohl Exportverschiffungen als auch Importsendungen für große Speditionen und Verpackungsfirmen.

Investment in neuen
Schubschlepper

Obwohl die Walter-Lauk-Gruppe von den Turbulenzen der Wirtschaftskrise nicht verschont blieb, investiert das Unternehmen weiter in neues Equipment. Jüngstes Beispiel ist der Schubschlepper „VINCENT“, der im Juli angeschafft wurde und für den dreilagigen Containerverkehr im Hamburger Hafen selbst bei Eisgang geeignet ist. Auch personell hat sich die Gruppe verstärkt. In der Containerspedition GmbH sind seit Oktober 2011 Michael Wetendorf und Bernd Wiese in die Geschäftsführung eingetreten. In der Walter Lauk Ewerführerei GmbH ist seit August 2012 Helmuth Lüneburg neuer Geschäftsführer. Der Schifffahrtsexperte war zuvor Hamburger Niederlassungsleiter einer großen deutschen Binnenschiffsreederei. „Mit dem erweiterten Führungsteam wollen wir sicherstellen“, sagt Jörn Lauk, „dass wir auch zukünftig auf der Überholspur bleiben.“

Text: Matthias Soyka

Hamburgs größte Werft

Die Lufthansa Technik AG hat nach 57 Jahren über 8.000 Mitarbeiter

Im ehrwürdigen Hamburger Hafen-Klub sind die Mitglieder gewohnt, dass ihnen hochkarätige Manager die Leistungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft darlegen. Doch nun kam in die Vereinsräume an den Landungsbrücken ein Mann, der vom Hafen-Klub-Präsidenten, Prof. Eckhard Rohkamm, schlicht als Vorstandsvorsitzender der größten Hamburger Werft vorgestellt wurde. August Wilhelm Henningsen leitet die Lufthansa Technik AG, die sich seit 1955 von einem kleinen 200-Mann-Ausbesserungswerk für die flotteneigenen Maschinen zu einem Hochtechnologie-Standort mit über 8.000 Mitarbeitern – das entspricht etwa der Hälfte der gesamten deutschen Werftenindustrie – entwickelt hat.



Foto: Gregor Schläger

August Henningsen,
Vorstandsvorsitzender

Der 61-Jährige ist seit gut zehn Jahren an der Spitze der AG. Als Maschinenbau-Ingenieur war er seit 1991 für die Überholung der Boeing-737-Flotte zuständig.



Foto: Sonja Brüggemann

Bei der Wartung eines Jets herrscht in der Halle Großeinsatz

Längst ist die Kranich-Tochter nicht mehr nur für die eigenen Jets zuständig. Viele andere Luftfahrtunternehmen bedienen sich der Dienste der deutschen Techniker, hauptsächlich kleinere Linien, die sich eine eigene Wartungsabteilung nicht leisten können. Aber es gibt auch diverse Großkunden. Insgesamt beträgt der Kundenstamm 770 Unternehmen.

An mehr als 60 Flughäfen in Deutschland und weltweit unterhält Lufthansa Technik heute War-

tungsstationen für Checks von Kundenflugzeugen.

An 15 Standorten in Deutschland vertreten

Das Wartungsdrehkreuz von Lufthansa Technik ist der Flughafen Frankfurt. Hier warten 4.000 Mitarbeiter, 365 Tage im Jahr rund um die Uhr, Flugzeuge von Lufthansa und vielen anderen Fluggesellschaften. In Deutschland unterhält das Unternehmen daneben noch 14 Stationen. Weltweit operiert die Lufthansa Technik Gruppe

in Europa, Asien, Australien und Amerika in über 30 Unternehmen, Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Die Keimzelle all dessen war aber Hamburg. Sicherlich auch, weil mit dem Werk in Finkenwerder, dem heutigen Airbus-Gelände, der größte deutsche Flugzeugbauer in Steinwurfweite gelegen hat. „Wir stehen im regen Austausch mit Firmen wie Airbus und Boeing“, berichtete Henningsen. Der Rat der deutschen Spezialisten werde allseits geschätzt. Mängel, die den Technikern bei der Wartung immer wieder auffielen, würden in Meetings mit den Konstrukteuren angesprochen, und deren Änderungen seien wiederholt in zukünftige Neubauten eingeflossen.

Sechs große Aufgabenbereiche

Die Aufgaben der Lufthansa Technik teilen sich in sechs Gruppen auf. Da ist zunächst der Aircraft Maintenance Service, ein zweistündiger Routinecheck von Motoren, Systemen und Struktur der Maschinen, der ein gutes Fünftel des 6,4 Milliarden-Gesamtumsatzes der AG ausmacht. Etwa gleich groß ist der Anteil der Aircraft Component Services, wo Hauptkomponenten wie Hydraulik, Kraftstoffanlage und Elektronik begutachtet werden. Allein hierfür hält die Lufthansa Technik in Hamburg Er-



Foto: Reiner Heim Design

Virtuell toll: Ein Luxus A380



Foto: Seymour Powell

Auch das nur ein Traum

satzteile im Wert von 1 Milliarde Euro auf dem 800 Meter mal einem Kilometer großen Gelände auf dem Fuhlsbütteler Flughafen im Lager.

Alle 20.000 Flugstunden müssen die Turbinen auseinander genommen werden. Mit 36 Prozent ist dies die Hauptaufgabe der Wartungstechniker. Computeranalysen während der Flüge, die kleinste Abweichungen registrieren, geben ihnen dabei schon im Vorwege Hinweise, wo Schwachstellen zu finden sein könnten. Zudem werden die Kompressorenschaufeln neu vermessen und eventuell optimiert. Das könne eine Treibstoffersparnis von bis zu 0,5 Prozent bringen, die Reinigung der Triebwerke mit Hochdruck-Wasserstrahlen weitere 0,2 bis 0,3 Prozent. Da allein die Lufthansa in diesem Jahr Treibstoff-Mehrausgaben von über 1 Milliarde Euro zu verkräften hatte, sei dies nach Henningsens Worten ein enormer Faktor. Der vierte Arbeitsbereich umfasst die Kontrolle der eigentlichen Flugzeughülle. Sie sei mit einer Spraydose zu verglei-

chen, die großen Druckunterschieden Stand halten müsse. Ihre Wartung ist extrem aufwändig. 60.000 Arbeitsstunden dauert es, einen Jumbo komplett auseinander zu nehmen und wieder zusammen zu setzen. Da in Asien die Arbeitslöhne bei etwa einem Drittel liegen, hat die Lufthansa Technik AG einen Großteil dieser Überholungsarbeiten neben ihren Tochterbetrieben in Shannon (Irland), Budapest, Sofia sowie Malta nach Manila und Peking ausgelagert.

Fahrwerke werden häufig komplett getauscht

Auf einem Bein kann man nicht stehen. Das gilt umso mehr für ein Flugzeug. Deshalb beschäftigt sich der fünfte Unternehmensbereich mit dem Fahrwerk. Es gehört zu den am stärksten beanspruchten Teilen eines Flugzeugs. Spätestens nach acht bis zehn Jahren sind ein Ausbau und eine intensive Überholung notwendig. Da die komplette Fahrwerksüberholung zwischen drei und sechs Wochen dauern kann, erhält der Kunde fast immer im Austausch einen bereits überholten Fahrwerkssatz, von denen Lufthansa Technik stets Dutzende von verschiedenen Typen als Ersatz auf Lager hat.

Das letzte Geschäftsfeld lässt „fliegende Träume wahr werden“, wie es Henningsen sagte. Die Betreuung von VIP-, Geschäfts- und Regierungsflugzeugen hat bei Lufthansa Technik eine über 50-jährige Tradition mit Hauptstandort in Hamburg. Dabei werden maßgeschneiderte Innenausstattungen für

Standardumpf-Flugzeuge, Großraumflugzeuge und kleinere Business Jets angefertigt. Die Typenpalette reicht dabei von Modellen wie Challenger oder Learjet über die BBJ- (Boeing Business Jet) und ACJ- (Airbus Corporate Jetliner) -Familien bis zur Boeing 747 oder dem Airbus A340 und umfasst auch bereits Airbus A380 sowie Boeing 787. Die Flugzeuge werden quasi nackt angeliefert und individuell nach Kundenwünschen im Inneren ausgestattet. Allein in diesem Bereich sind in Hamburg 1.200 Mitarbeiter beschäftigt. Ein Innenausbau kann bis zu 700.000 Arbeitsstunden betragen.

Branche rechnet mit vier Prozent Wachstum

Anders als die Schiffbauern blickt die Flugzeugbranche optimistisch in die Zukunft. 20.000 zivile Jets gibt es derzeit, jährlich kommen 6,5 Prozent dazu. Da die Technik immer aus-

gefeilter wird, wachsen die Wartungsaufgaben mit vier Prozent vergleichsweise langsamer. Ganz so rasant wie der Umsatzsprung seit 1995, als Lufthansa Technik eigenständig wurde und noch 1,5 Milliarden Euro erwirtschaftete (heute 6,5 Milliarden), werden die Geschäfte also nicht mehr wachsen. Dafür steht die Branche nach Henningsens Ansicht vor immer neuen Herausforderungen. Ungebrochen ist der Trend zu leichteren Konstruktionen dank Kohlefaser-verstärkten Kunststoffen. Dies führe zu bis zu 40 Prozent weniger Gewicht und somit zu kleineren Turbinen und weniger Verbrauch. 60 Milliarden Dollar werden jedes Jahr für Serviceleistungen von den Luftfahrtunternehmen investiert. Gut die Hälfte fließt in neues Material, der Rest ist die Arbeit. Gut zehn Konkurrenten hat die Lufthansa Technik AG. Es bleibt also genug für sie übrig.

Text: Matthias Soyka



Foto: Manfred Schulze-Alex

Das Hamburger Lufthansa-Technik-Gelände



Foto: Gregor Schläger

Überholung am Fahrwerk sind sehr aufwendig

Gordischer Knoten zerschlagen

Flüssiggascontainer sind flexibler und bereits genehmigt



Die Gascontainer der Marine Systems GmbH sind einsatzbereit und nicht übermäßig gefährlich: LNG kann nicht explodieren, sondern nur brennen

Neue Techniken haben immer mit etlichen Schwierigkeiten zu kämpfen. „Bei der Einführung von LNG haben wir in mehrfacher Hinsicht ein Henne-Ei Problem“, erklärt der Deutschland-Chef von Bureau-Veritas, Dr. Hans Gaetjens. „Terminals, Reeder und Tankbetreiber sind aufeinander angewiesen. Doch keiner will den ersten Schritt tun. Ebenso verhält es sich zwischen Reedern und Schiffscharterern.“ Alle stünden vor hohen Anfangsinvestitionen und die Charterer müssten daher höhere Charraten akzeptieren, die sich insgesamt zwar rechnen, aber niemand traue sich, den Gordischen Knoten zu zerschlagen.

Hinzu kommt laut Gaetjens, dass die Kosten für die Infrastruktur zentraler Betankungsformen immens seien. Ein 20.000-Kubikmeter-Tank würde einen deutlichen zweistelligen Millionenbetrag ausmachen. Weitere große Posten seien die Betankungsschiffe, die noch gebaut werden müssten. Drei sollten es mindestens sein, denn ein Bunkervorgang dauere zwischen drei und fünf Stunden. Und auch die Reeder müssten tief in die Tasche greifen. Denn in das jeweilige Seeschiff müsste ein großer Tank mit

einer Spezialisolation eingebaut werden, der das erst bei minus 162 Grad kalte LNG in flüssiger Form speichern kann.

Doch damit nicht genug der Schwierigkeiten. Die Genehmigung für den Bau einer großen Speicher- und Abfüllanlage ist nach Gaetjens Ansicht äußerst diffizil. Arend Brügge, Mitinhaber der Hamburger Vega Reederei, glaubt, dass angesichts der Fülle von beteiligten Behörden mindestens drei bis fünf Jahre, wenn nicht noch ein Vielfaches, ins Land gehen werden, bevor ein derartiges

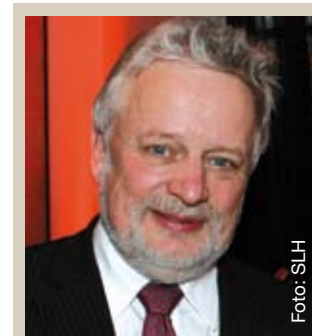
System errichtet sein wird. Das Ziel der HPA, bis 2015 eine funktionsfähige Anlage vorzuhalten, ist somit reichlich ambitioniert.

Zwölf Boxen für einen Feeder würden ausreichen

Die Alternative wären Schiffe, die keine festen Tanks an Bord haben, sondern durch Container betankt werden. Derzeit kostet ein derartiger 40-Fuß-Container, den Marine Systems auf der Schiffsmaschinenmesse SMM präsentierte, gut 200.000 Euro. Für ein Feederschiff wären zwölf

und für die Logistik nochmals zwölf notwendig. Die Kosten lägen also bei rund 4,8 Millionen Euro. Die Finanzierung der Boxen könnte beispielsweise von Leasingfirmen oder -fonds übernommen werden, das Eigentum bei den Gaslieferanten liegen. Der große Vorteil: Die Betankung des Schiffes wäre an jedem Terminal möglich. Die Boxen sind nämlich mit einem Formel-1-ähnlichen Steck-Drehverschluss mit dem Maschinenraum verbunden. Mit einem Griff könnte dieser gelöst werden. Auch wären für die

Containerlösung keine zeitraubenden Genehmigungsverfahren notwendig. Die gesamte Technik ist von Bureau Veritas überprüft worden und hat ein „Approval in Principle“ erhalten. Und anders als bei Schiffen mit festen LNG-Tanks, die rein rechtlich als Gastanker eingestuft sind, können die Container-betankten Schiffe problemlos an den Terminals fest machen.

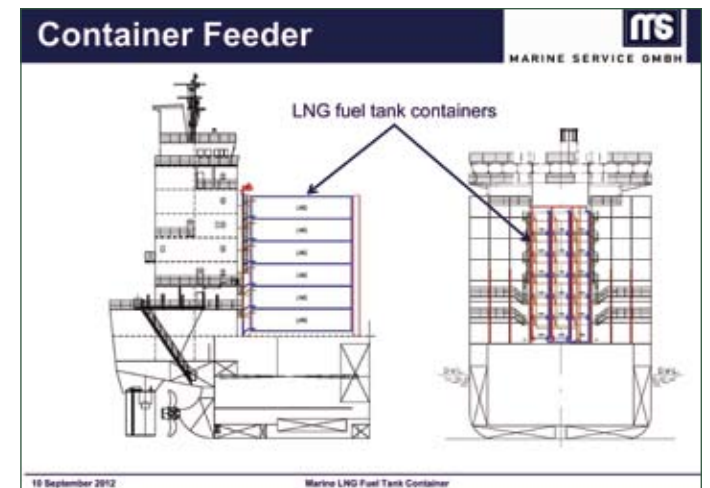


Dr. Hans Gaetjens, Bureau Veritas

Die Containerlösung relativiert auch die einzige Schwäche des LNG-Antriebs: Den größeren Platzbedarf der Tanks. Er ist etwa zweimal so hoch wie bei Schiffsdieselen. Doch bei dem Feeder gehen gerade einmal drei Prozent der Ladekapazität verloren. Bei der derzeitigen Stellplatzüberkapazität sicher kein großer Nachteil. Dabei weiß Brügge auch, dass die Containertanks für größere Schiffe nicht unbedingt die beste Lösung wären. Dafür aber bei nachgerüsteten kleineren Einheiten, auch wenn diese das Problem hätten, dass ein älterer Schiffsdiesel bei Gasbetrieb einen etwa zehn Prozent geringeren Wirkungsgrad hat als ein neuer, auf Gastrieb optimierter Motor. Die Vega Reederei ist diesem kleinen Manko mit einem etwas größeren Motor begegnet. In dem Neubau werden aber auch konventionelle Tanks installiert sein – für den Fall, dass sich die neue Technik doch nicht bewährt. Umgekehrt hofft Brügge, dass bei einem Erfolg die restlichen 24 Feeder der Hamburger Schiffseigner nachgerüstet werden können. Das Einsatzgebiet des Prototypen soll ab 2014 in der Karibik sein. Die Reichweite von 2.300 Meilen ist dafür völlig ausreichend.

Umweltbilanz unschlagbar gut

LNG gehört nach Gaetjens Überzeugung die Zukunft. Das zeige allein die Umweltbilanz. Denn beim Verbrennen entstünden keinerlei Schwefel und die mindestens ebenso beden-

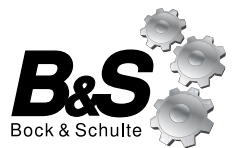


lichen und bislang nicht reglementierten Partikelrückstände, der Stickstoffgehalt in den Abgasen sinke um 80 bis 90 Prozent, der CO₂-Anteil um circa 20 Prozent. Das könnten nicht einmal Abgasreinigungsanlagen in Schiffen schaffen, die weiterhin mit Schweröl fahren

würden. Zudem ist derzeit LNG rund 30 Prozent günstiger als Schweröl und 50 Prozent günstiger als schwefelarmes Gasöl. Investitionen rechneten sich demnach relativ schnell. Und das ist in der Branche immer noch entscheidend.

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

Die IT-Feuerwehr

Eine Tochter der FIDES Treuhand GmbH & Co. KG hilft bei Softwareproblemen

Die FIDES Treuhand GmbH & Co. KG hat ihr Dienstleistungsangebot in Hamburg erweitert. Mit der Tochterfirma FIDES IT Consultants GmbH etablierte sich in den letzten vier Jahren ein Geschäftszweig in der Hansestadt, der eigentlich aus einer betriebsinternen Notwendigkeit heraus vor neun Jahren in Bremen entstanden war. „Wir wollten bei unseren Wirtschaftsprüfungen sicherstellen, dass in den Firmen die hauseigene Software die Bilanzen richtig darstellt. Dazu fehlte uns schlicht das Know-how“, erinnert sich Nicolai Hansen, einer der Partner der Muttergesellschaft. Um diesen Teil der Gesamtprüfung zu perfektionieren, wurde die neue Firma gegründet, die mittlerweile 20 Mitarbeiter hat – alle aus dem operativen Bereich kommend.



Der neue Firmensitz der FIDES Treuhand GmbH liegt direkt neben der Hamburger Elbphilharmonie

In Hamburg ist Gerd zur Brügge Niederlassungsleiter der IT-Tochter. Zusammen mit den FIDES-Hamburg-Kollegen ist er seit fast zwei Jahren Am Kaiserkai 60, genau gegenüber der Elbphilharmonie, ansässig. Der Kundenstamm ist weit gestreut. Erst kürzlich habe es eine Anfrage von einer Bank in Indien gegeben, die mit ihrer ERP-Software nicht klar kommt, berichtet er.

IT-Krisenmanagement innerhalb des IT-Projektmanagements ist auch einer der Schwerpunkte

der IT Consultants. „Oft melden sich mittelständische Unternehmen, wenn sie merken, dass ihre neue Software nicht funktioniert“, erläutert zur Brügge.

IT-Krisenmanagement als Kernkompetenz

Am häufigsten werden Probleme erst spät bemerkt, wenn während der Testphase Fehler gemacht werden oder bei der Umstellung vom alten auf das neue System etwas schief läuft. „Wir analysieren dann zunächst einmal die

Lage und prüfen, mit welchen Sofortmaßnahmen man aus der Situation heraus kommt, bevor wir ein Lösungskonzept entwickeln.“

Damit es erst gar nicht so weit kommt, sollte man sich frühzeitig die Hilfe der FIDES-Berater sichern. Denn sie können auch die gesamte Einführung einer neuen IT – sowohl Hardware als auch Software – managen. Dazu wird zunächst ein Fachkonzept erstellt, was die Hardware bzw. Software alles leisten muss. „Wir sind dabei

kein Partner von irgendeinem Systemanbieter. Der Kunde soll durch uns verlässliche, neutrale Informationen zu verschiedenen Herstellern erhalten und selbst entscheiden“, so zur Brügge. Nach der Konzeption erfolgt die Auswahl der Dienstleister, die die neue IT implementieren. Natürlich spielen dabei auch die Kosten eine Rolle. „Wir kennen die Marktpreise sehr genau und wissen sofort, wenn ein Anbieter preislich über das Ziel hinaus schießt.“ Zum Vertragsmanagement

gehören zudem auch die Erstellung klarer Abnahmekriterien, die Systempflege und -wartung.

Manchmal bis zu 1.000 Testfälle nötig

Aber auch damit ist der Job der FIDES-Berater noch nicht getan. Während der Implementierung (Programmierung), die durch den Dienstleister erfolgt, testen sie immer wieder, ob alles richtig umgesetzt wurde. Das kann sich in bis zu 1.000 Testfällen zur Überspielung der sensiblen Firmendaten auf das neue System manifestieren. „Wir werden oft gefragt, ob dieser Aufwand nötig ist. Aber wir hatten einmal beim 569. Testfall einen Komplettabsturz. Die Fehlersuche dauerte Tage. Im Ernstfall wäre der Betrieb so lange lahm gelegt gewesen“, sagt zur Brügge.

Kunden, die bei FIDES in Sachen IT Rat suchen, sind oft Betriebe, die entweder von einer veralteten Software auf eine neue

wechseln wollen, oder Unternehmen, die ganz frisch am Markt sind. Es kann aber auch sein, dass eine alt eingesessene Firma in Not geraten ist, weil der einzige Mitarbeiter, der sich mit der selbst gestrickten Software auskannte, in Rente gegangen ist. „Wenn es keine Dokumentation oder Betriebshandbücher gibt, ist man praktisch aufgeschmissen. Da hilft nur ein Neuanfang“, meint zur Brügge. Oder wieder andere kaufen ihre Leistungen schlicht zu teuer ein. Auch hier hilft zur Brügges Team.

Wie notwendig gute Planung und Sachverstand bei der Umsetzung sind, zeigt eine Zahl aus der Branche: Nur ein Drittel aller IT-Projekte wird erfolgreich innerhalb der vereinbarten Zeit-, Kosten- und Leistungsparameter abgeschlossen.

Steuerdaten müssen innerhalb der EU bleiben

Damit nichts schief geht, haben zur Brügges Mannen



Gerd zur Brügge,
FIDES IT-Consultants



Nicolai Hansen,
FIDES Treuhand GmbH

auch Tipps für interdisziplinär zu bearbeitende Themen wie den Datenschutz. Das ist vor allem bei Cloud-Systemen wichtig, bei denen die Daten extern gespeichert werden. „Steuerlich relevante Kennzahlen müssen innerhalb der EU bleiben“, betont Hansen. Nicht jeder wisse dies. Um sicherzugehen, sollte man auch stets ein Backup im Betrieb oder eine klare Absprache mit dem Finanzamt haben.

Aus Sicht des Wirtschaftsprüfers ist es extrem sinnvoll, dass eine moderne IT eine integrierte Unternehmens- und Finanzplanung beinhaltet. „90 Prozent aller

Betriebe machen den Fehler, nicht auf ihre Liquidität zu achten“, weiß Hansen. Eine Excel-Liquiditätsplanung sei vor allem dann sinnvoll, wenn sie sofort Einfluss auf die Gewinn- und Verlust-Rechnung und letztlich auf die Bilanz des Unternehmens nehme. „Engpässe beim Cashflow sind viel schlimmer als Eigenkapitalkrisen.“ Deshalb sollte man zu einer integrierten Lösung greifen, mit der man sofort sehen könne, wie sich bestimmte finanzielle Abweichungen in der Kasse am Ende des Jahres unter dem Strich auswirken.

Text: Matthias Soyka

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

Stürmische Entwicklung

Windkraftbranche nimmt im Raum Wilhelmshaven Fahrt auf

Wenn es um Wilhelms-haven geht, reden alle vom JadeWeserPort, der nun trotz aller Widrigkeiten um rissige Kaimauern und havarierte Schiffe feierlich in Betrieb genommen wurde. Doch abseits der Standardboxen entwickelt sich gerade ein anderer Bereich sehr erfolgreich in der Region. Die andernorts stotternde Windkraft-Industrie hat in der Wesermarsch Fahrt aufgenommen. In Nordenham haben die Arbeiten für den Bau eines Offshore-Zulieferwerks der saarländischen Dillinger Hütte mit 400 Arbeitsplätzen begonnen, in Wilhelmshaven selbst wird die Jade Werke GmbH, die zur chinesischen Jiangsu Hantong Heavy Industry Group gehört, auf dem gleichen Gebiet tätig.

Um die Fundamente auf See zu bringen, werden die Chinesen mit Rhenus Midgard kooperieren. Bis zu 100.000 Tonnen Stahl sollen pro Jahr in 80 bis zu 80 Meter hohen Gründungseinheiten verbaut und zu den Windkraftanlagen gebracht werden. Das 50-Millionen-Euro-Investment wird in der Spitze 250 neue Arbeitsplätze bringen. Die Geschäftsleitung spricht bereits davon, dass Wilhelmshaven zur Produktions- und Service-Basis für Offshore-Produkte werde, von wo aus neben den



Die Monopiles von Steelwind sind bis zu sieben Metern dick



JadeBay-Team: Frank Schnieder (l.), Geschäftsführer Detlef Breitzke

deutschen auch britische Baustellen beliefert werden könnten. Bis zu 15.000 Anlagen sind hier in Summe geplant.

Endfertigung von Bauteilen aus China

Gerade hat der Bau einer 260 Meter langen und 45 Meter hohen Halle begonnen. Im kommenden Sommer könnte Produktionsbeginn sein, hofft der Hantong-Vorstandsvorsitzende Chenjun Meng. 2014 würden dann erste Bauteile aufs Wasser gebracht werden, so Niedersachsen Ports-Geschäftsführer Jens-Albert Oppel. Die Hafengesellschaft NPorts hat als Eigentümerin der Hafenfläche das Grundstück an die Investoren verpachtet. Die Delta-Hybriden - mehrbeinige Unterkonstruktionen, die etwa 20 Meter aus dem Wasser ragen - wurden zusammen mit der Dinklager Hilgefort GmbH entwickelt. Vorgefertigte Teile sollen dabei aus China kommen.

Man habe Wilhelmshaven als Standort für die einzige Niederlassung der Hantong-Gruppe in Europa mit Sorgfalt ausgewählt, sagte Meng. „Wir wollen chinesisches Kapital, europäische Technologie und internationales Management sowie die gute geografische Lage Wilhelmshavens nutzen.“ Vorteilhaft sei vor allem aufgrund der Tidefreiheit die geografische Lage.

Eine andere Form der Unterkonstruktion wird

nur wenige Kilometer entfernt in Nordenham entstehen. Die Dillinger Hütte will Monopiles produzieren, also 100 Meter lange Rohre, die tief in den Meeresgrund gerammt werden. Damit sie die gewaltigen Kräfte aushalten, ist der Durchmesser bis zu sieben Meter groß, die Wandstärke soll zwölf Zentimeter betragen. Das fertige Baustück wiegt dann 1.000 Tonnen.

Zur Verladung wird die Muttergesellschaft zwei 500-Tonnen-Kräne anschaffen. Auch die Kaianlagen sollen noch stärker befestigt werden. Die Bleche stammen aus der eigenen Produktion und vom Dünkirchenener Tochterunternehmen GTS Industries. Sie werden per Bahn und Binnenschiff angeliefert.

Für das 26.000-Einwohner-Städtchen sind die 135-Millionen-Euro-Investition und das Entstehen von 400 neuen Arbeitsplätzen eine der größten Industrieansiedlungen der Geschichte. Rund einen Kilometer lang wird das Werksgelände sein, das größtenteils auf dem ehemaligen Gebiet der Gutehoffnungshütte liegt. Steelwind Nordenham wird die Firma heißen, die ab 2017 ihre volle Leistungsfähigkeit erreichen dürfte. Dann sollen jährlich 100 der gigantischen Stahlrohre zu den Hochseebaustellen geliefert werden.

All diese Aktivitäten wecken bei den umliegenden Offshore-Standorten Bedenken. Bremerhavens Oberbürgermeister Melf Grantz äußerte die Befürchtung, dass Wilhelmshaven von den bereits etablierten Basishäfen Cuxhaven und Bremerhaven Aufträge abziehen könnte. Der Cux-

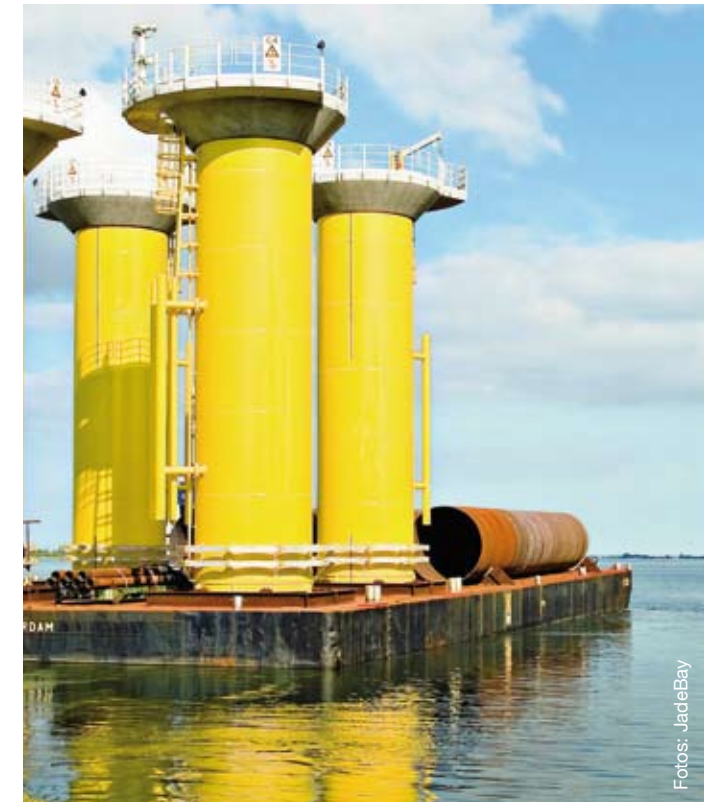
havener Landrat Kai-Uwe Bielefeld war ebenfalls nicht erfreut. Gleichwohl erklärte Niedersachsen Wirtschaftsminister Jörg Bode (FDP), dass es sich an der Jade um rein private Investitionen handele. Das Land halte an seiner grundsätzlichen Vereinbarung fest, dass es nur Emden und Cuxhaven als niedersächsische Offshore-Basishäfen finanziell unterstützen werde.

NPorts dementierte ebenfalls, dass in Wilhelmshaven öffentliche Mittel geflossen seien. Ausschlaggebend für die Standortwahl der Investoren seien die zentrale Lage zu den Windparks, der tidefreie Umschlag im Nordhafen hinter einer Doppelschleuse von 360 Metern Länge und 60 Metern Breite sowie die ausreichend vorhandenen und kurzfristig verfügbaren Flächen gewesen. „Investitionskapital und neue Unternehmen ziehen nicht unbedingt dahin, wohin es Wirtschaftsförderer, Politiker und Behörden möchten“, sagte Oppel.

JadeBay glaubt an Attraktivität der Lage

Ähnlich sieht das auch Frank Schnieder, Vertriebschef der JadeBay GmbH, die die Stadt Wilhelmshaven und die Landkreise Wesermarsch, Friesland und Wittmund vermarktet. Die Region habe starke Perspektiven in der Offshore-Branche und möchte sich hierüber diversifizieren. Niemand müsse bezüglich irgendwelcher Landeszuschüsse Angst haben. „Wir überzeugen den Kunden nicht durch Zuschüsse sondern durch attraktive Flächen direkt an Jade und Weser!“

Text: Matthias Soyka



Jedes fertige Baustück wird rund 1.000 Tonnen wiegen

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

Doch Bock auf Block

Das Hamburger „Block Bräu“ hat sich die Kritik zu Herzen genommen

In der Juni-Ausgabe der „Stadt Land Hafen“ stand das noch relativ junge „Block Bräu“ in den Landungsbrücken auf unserer persönlichen Speisekarte. Mit hohen Erwartungen testete unsere Redaktion diverse Gerichte der Lokalität und kam nach diesem Testessen leider zu keinem zufriedenstellenden Ergebnis. Die Portionen waren eher übersichtlich, geschmacklich so lala und preislich dann doch eher happig. Der Charme des Gebäudes und die Block-typische Einrichtung konnten leider diesen ersten, eher mäßigen Eindruck, nicht mildern. Und da wir nicht die Einzigen waren, die sich über die Gastronomie muckierten, hat die Geschäftsleitung reagiert und mit Peter Sikorra einen wahren Experten mit der Lösung des Problems beauftragt – mit Erfolg.



Tolle Lage: Das „Block Bräu“ an den Hamburger Landungsbrücken

Sikorra ist Küchenchef des Fünf-Sterne-Hotels „Grand Elysée“, das ebenfalls zur Block-Gruppe gehört. Der gebürtige Pole, der aus Klobudy stammt und als Jugendlicher bereits nach Hamburg kam, absolvierte seine Ausbildung zum Koch in den achtziger Jahren im legendären Restaurant Sellmer, wo er 1990 bereits Küchenchef wurde. Von dort aus startete er seine grandiose Karriere im „Grand Elysée“, wo er als Souschef begann. Nun also hat er sich die Karte des „Block Bräus“ vorgenommen und so allerhand geändert.

Nach Neudefinition Findungsphase beendet

Die Anfangsschwierigkeiten erklärt er so. Zu einem habe man schlicht das logistische Problem unterschätzt, bis zu 1.000 Gäste

gleichzeitig zu bewirten. Zum anderen sei man noch in einer Findungsphase. Mit einem Bräu werde Süddeutsches assoziiert, aber man sei nun einmal an einem der norddeutschen Orte schlechthin. Wie also definiert sich ein norddeutsches Brauhaus?

Das erste Gericht, das dies erfüllt, ist das Hamburger Nationalgericht schlechthin: Labskaus. Und der wird ganz nach Block-Tradition nur aus besten hauseigenen Produkten mit feinsten Ochsenbrust gekocht und mit zwei Spiegeleiern, feinem Matjesfilet, Gewürzgurke und Rote Beete serviert. 12,50 Euro kostet es und schmeckt ganz phantastisch.

Ur-Norddeutsches zu fairen Preisen

Auf der Karte finden wir jetzt auch Kapitän's Teller,

zartes Matjes-Doppelfilet, Hausfrauen-Sauce, Büsumer Krabben garniert, würziges Rinder Tartar, Radieschen, Meerrettich, Cornichons, Brezelkorb mit Butter zu 14 Euro oder klassisch Backfisch vom Goldbarsch fangfrisch, goldgelb und saftig gebacken, hausgemachte Remouladen-Sauce mit Kartoffel-Gurken-Salat für 13,50 Euro. Eine Reminiszenz an die namensgleiche Steakhauskette ist das 400 Gramm-Rinder-Kotelett vom jungen, irischen Weideochsen, am Knochen gegrillt, mit frisch geriebenem Meerrettich, Champignon-Zwiebelgemüse und Pommes frites für 26 Euro. Viele Gäste, so Sikorra, seien schlicht enttäuscht gewesen, dass es in einem Block-Haus kein Block-House-Steak gebe.

Es gibt aber endlich auch Dinge für den kleineren Geldbeutel wie Glückstäd-



Küchenchef: Alex Oberhardt (r.)

ter Matjes für 6,70 Euro, eine Bratwurst-Schnecke (7,90 Euro) oder ein Hacksteak mit einer Tüte Pommes für 10,70 Euro. Das hauseigene Bier dazu war ohnehin immer schon gut. Und damit haben wir auch endlich wieder Bock auf Block.

Text: Holger Grabsch

Block Bräu GmbH

Bei den St. Pauli
Landungsbrücken
20359 Hamburg
Tel: 040 - 44 40 500 - 0
Fax: 040 - 44 40 500 - 129
info@block-braeu.de
www.block-braeu.de

Öffnungszeiten:

Täglich von 11 bis 24 Uhr



Die Küchenausgabe vor der Dachterrasse ist bestens gerüstet

Ein Film, der spaltet

Meryl Streeps Oscar-Leistung in „Die eiserne Lady“



Die DVD ist bereits im Handel



Maggie Thatcher mit ihren Mann auf dem Höhepunkt der Macht



Kleine Anfänge vor dem Krieg



Gatte Denis als treuer Begleiter

Filmbiografien, neudeutsch „biopics“ genannt, sind eine knifflige Angelegenheit. Entfernt man sich zu sehr von der Wahrheit, um dem Zuschauer ein gut konsumierbares Drama zu bieten, wird schnell der Vorwurf der Geschichtsfälschung laut. Begnügt man sich mit dem, was man belegen kann, bleibt oft die Spannungskurve auf der Strecke. Dies gilt umso mehr, wenn die Person, um die es geht, noch lebt und daher vielen in bester Erinnerung ist. „Die eiserne Lady“ versucht in vielerlei Hinsicht einen Spagat zwischen beidem, liefert aber letztlich als Film nichts Befriedigendes ab. Ausnahme bleibt die Hauptdarstellerin. Meryl Streep brilliert mit einer grandiosen Leistung und wurde völlig zu Recht für ihre Darstellung des ersten weiblichen britischen Premierministers mit einem Oscar geehrt.

Der Film beginnt im Jetzt. Margaret Thatcher (Streep) ist alt, verwitwet und demenzkrank. Wenn sie einen halben Liter Milch kaufen geht, wird sie von den Menschen nicht erkannt. Sie erträumt sich die Gegenwart ihres vor Jahren an Krebs verstorbenen Gatten Denis (Jim Broadbent) zurück. In Rückblenden erinnert sie sich an die Weichen ihres außergewöhnlichen Lebenswegs: Die erste Begegnung mit ihrem Gatten, die verlorenen und später gewonnenen Wahlen, den Vorsitz der konservativen Partei, die Regierungsjahre, den Terror der IRA, den Falklandkrieg und schließlich den politischen Verrat derer, die sie umgaben. Und vor allem daran, sich als Frau in einer Männer-

domäne behaupten zu müssen, die das weibliche Geschlecht gern belächelt.

Auch die Aufführung wurde zum Politikum

Der Film wurde bei seiner Kinoprauführung in England genauso zum Politikum wie die Protagonistin es stets war. Niemand polarisiert die britischen Nachbarn so stark wie sie. Für die einen ist sie die Totengräberin der Gewerkschaften (stimmt), für die anderen ist sie die, die die ruinöse britische Wirtschaft wieder auf die Beine gestellt hat (stimmt auch). Deshalb wurde auch der Film heftig kritisiert. Den einen passte es nicht, dass die Politik viel zu kurz kam und nicht genug kritisch hinterfragt wurde, für

die anderen kam es einer Gotteslästerung gleich, die „eiserne Lady“ über weite Strecken als demenzkrankes Wrack zu präsentieren.

Der Kunstgriff, dem sich Regisseurin Phyllidia Lloyd und Drehbuchautorin Abi Morgan zur Weckung von Sympathie bedienen, nämlich den Film in Rückblenden aus Sicht der gebrechlichen alten Thatcher zu erzählen, entfaltet nicht die beabsichtigte Wirkung. Die Handlung besteht aus lauter Stippvisiten, sozusagen ein Best-of des Lebens der Vollblutpolitikerin. Einen Zugang zur Psyche von Margaret Thatcher erhalten wir hierdurch nicht, auch nimmt dies dem Film die nötige Spannung. Fast alles wird angerissen, manches sogar ausgelassen

(aus deutscher Sicht z. B. die ablehnende Haltung zur Deutschen Einheit) und ohne Kenntnisse über das Leben und Wirken Thatchers wird vieles am Zuschauer vorbeigehen. Was den Film gleichwohl lohnenswert macht, ist die fast schon gespenstische Verschmelzung von Meryl Streep mit der Titelfigur. Der Oscar hierfür war fast schon Formsache, ist aber berechtigt, auch wenn man sich mehr von den Konflikten der (wie es heißt: heiß-kalten und humorlos-harten) Regierungschefin gewünscht hätte und weniger von der gebrechlichen alten Frau, die fast ihr komplettes Privatleben dem politischen Streit geopfert hat.

Text: Dr. Martin Soyka

GROMEX:



Ein Lotse geht von Bord. Bernd Willms (71, 2.v.r.), ist als geschäftsführender Gesellschafter aus dem Ammersbeker Dichtungshaus ausgeschieden. Am letzten Tag der SMM, den der begeisterte Förderer des Hamburger Traditionsschiffes kurzerhand zum „Cap-San-Diego-Tag“ ausgerufen und über 1.000 Euro für den Erhalt des Frachters gesammelt hatte, wurde er von der Belegschaft in den Ruhestand verabschiedet. Künftig wird Holger Krause (2.v.l.) die Geschäfte alleine führen. Willms hatte 37 Jahre lang den Großhandel mit EXport geleitet. Mit seiner Ehefrau Ingrid Johanna (l.) will er sich nun weiter seinen Hobbies rund um die maritime Welt widmen.

Lufthansa Cargo AG:

Der Aufsichtsrat hat den Vertrag von Dr. Andreas Otto als Vorstand Produkt und Vertrieb um fünf Jahre verlängert. Der 49-jährige Diplom-

Kaufmann und promovierte Politologe führt dieses Amt seit April 2000 aus und ist damit das dienstälteste Mitglied im Vorstand der Lufthansa Cargo. Neben dem weltweiten Vertrieb und Handling (außer den Hubs Frankfurt und München) verantwortet Otto das Margin Management, das Produktmanagement sowie den Bereich Global Network und Sales Steering. Seine Laufbahn begann 1994 bei der Rhenus AG & Co. KG in Dortmund. 1999 erfolgte dort die Berufung zum stellvertretenden Vorstandsmitglied für Marketing und Vertrieb, ehe er im Jahr 2000 in den Vorstand der Lufthansa Cargo AG wechselte.

airberlin:



Mohammed Nasr (36, Foto) übernimmt die Position des Area Managers in Osteuropa und leitet ab sofort die Vertriebs- und Marketingaktivitäten für airberlin. Die Region umfasst Bulgarien, Polen, Rumänien, Russland, Serbien, die Slowakei, die Tschechische Republik, die Ukraine und Ungarn. Er folgt auf Stefan Magiera, der seit dem 1. August die Position des Vice President Corporate Sales

für Deutschland, Österreich und die Schweiz inne hat. Nasr hat seinen Sitz in Wien und berichtet an Mats Jacobsson, Vice President International Sales airberlin. Nasr war zuvor bei airberlins strategischem Partner Etihad Airways, bei dem er 2004 als Sales Manager Jordanien angefangen hatte und ab 2005 als Sales Manager in den Offline-Märkten Ost- und Südeuropa sowie Österreich tätig war. Er absolvierte seinen Master of International Business Administration (MBA) an der Universität Wien und studierte zudem in Athen und an der London School of Economics. Der gebürtige Österreicher spricht Deutsch, Arabisch und Englisch.

DB Schenker:

Der DB Schenker Award, der von der Stinnes-Stiftung verliehen wird und als eine der höchsten europäischen Auszeichnungen für Logistiker gilt, geht in diesem Jahr an Dr. Maja I. Piecyk von der Heriot-Watt University Edinburgh in Großbritannien. Die Wissenschaftlerin nahm den international ausgelobten Logistikpreis für Nachwuchswissenschaftler in Berlin für ihre Dissertation „Analysis of long term freight transport, logistics and related CO₂ trends on a business-as-usual basis“ entgegen.

JadeWeserPort endlich eröffnet



Wilhelmshaven – Endlich einmal Grund zur Freude in Wilhelmshaven. Nach langen Querelen um Ausschreibung und Bauausführung ist der 1. Bauabschnitt des JadeWeserPorts eröffnet worden. Mit der „Maersk Laguna“ machte das erste Containerschiff fest. Vertreter aus Bund, Länder und Gemeinden, allein voran Wirtschaftsminister Philipp Rösler (FDP), feierten „Deutschlands einzigen Tiefwasserhafen“ als „wichtige Ergänzung zu den großen Häfen Hamburg und Bremerhaven“. Auf einem Kilometer Länge ist nun der Betrieb möglich. 700 weitere Meter sollen in einem Jahr fertig gestellt sein. Abseits der Feierlichkeiten wurden jedoch bereits wieder Stimmen laut, dass die Sanierung der defekten Spundwand nicht optimal gelungen sei. Taucher sollen unter den im Schlick stehenden Betonwänden, die vor die Schlosssprengungen gehängt und verfüllt wurden, Unterspülungen festgestellt haben, die zu Brüchen in der Abdichtung führen könnten.

IHK Nord fordert Schleusenbau in Scharnebeck

Bremen – Der Präses der Handelskammer Bremen und Vorsitzende der IHK Nord Otto Lamotte fordert den Neubau einer Großschleuse neben dem Schiffshewerk in Scharnebeck. „Die IHK Nord begrüßt die jüngste Einordnung des Elbe-Seitenkanals in die höchste Kategorie der Binnenwasserstraßen durch das Bundesverkehrsministerium. Folge dieser Einordnung muss aber sein, dass der bedarfsgerechte Ausbau jetzt auch in Angriff genommen

wird“, erklärte er und wies darauf hin, dass das größte Handicap des Elbe-Seitenkanals die fehlende Durchgängigkeit für die modernen Binnenschiffe und Schubverbände ist. Der Flaschenhals ist das über 30 Jahre alte Schiffshewerk in Scharnebeck, dessen Tröge nur auf Schiffsgrößen bis maximal 100 Meter Länge ausgelegt sind. Erst kürzlich hatte der parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), betont, dass das Schiffshewerk nach der Grundinstandsetzung des zweiten Trogs ab 2014 wieder für mehrere Jahrzehnte in der Lage sein werde, die anfallenden Gütermengen zu bewältigen. Nach Auffassung der IHK Nord verkennt Ferlemann, dass das Nadelöhr Scharnebeck den Einsatz moderner Großmotorgüterschiffe auf dem Elbe-Seitenkanal verhindert und damit die Potenziale dieser Wasserstraßenverbindung nicht annähernd ausgenutzt werden können. „Wenn der Bund seine eigenen Verkehrsprognosen für den Hafenhinterland- und insbesondere für den Containerverkehr ernst nimmt und gleichzeitig auch eine Verlagerung von Verkehren auf das Binnenschiff angestrebt wird, ist dies mit den vorhandenen Abmessungen des Schiffshewerks nicht möglich. Die Planungen für eine Schleuse in Scharnebeck müssen deshalb jetzt begonnen, der verfügte Planungsstopp aufgehoben werden. Gleichzeitig sollte die Bundesregierung auch für stabile Fahrwasserverhältnisse auf der gesamten Mittel- und Oberelbe Sorge tragen“, so der IHK Nord-Vorsitzende.

Kammer fordern Hilfen für Offshore Terminal

Bremerhaven – Nach dem gescheiterten Versuch, den Offshore Terminal Bremerhaven (OTB) zu 100 Prozent privat zu finanzieren, erwarten die Handelskammer Bremen und die Industrie- und Handelskammer (IHK) Bremerhaven nun vom Senat

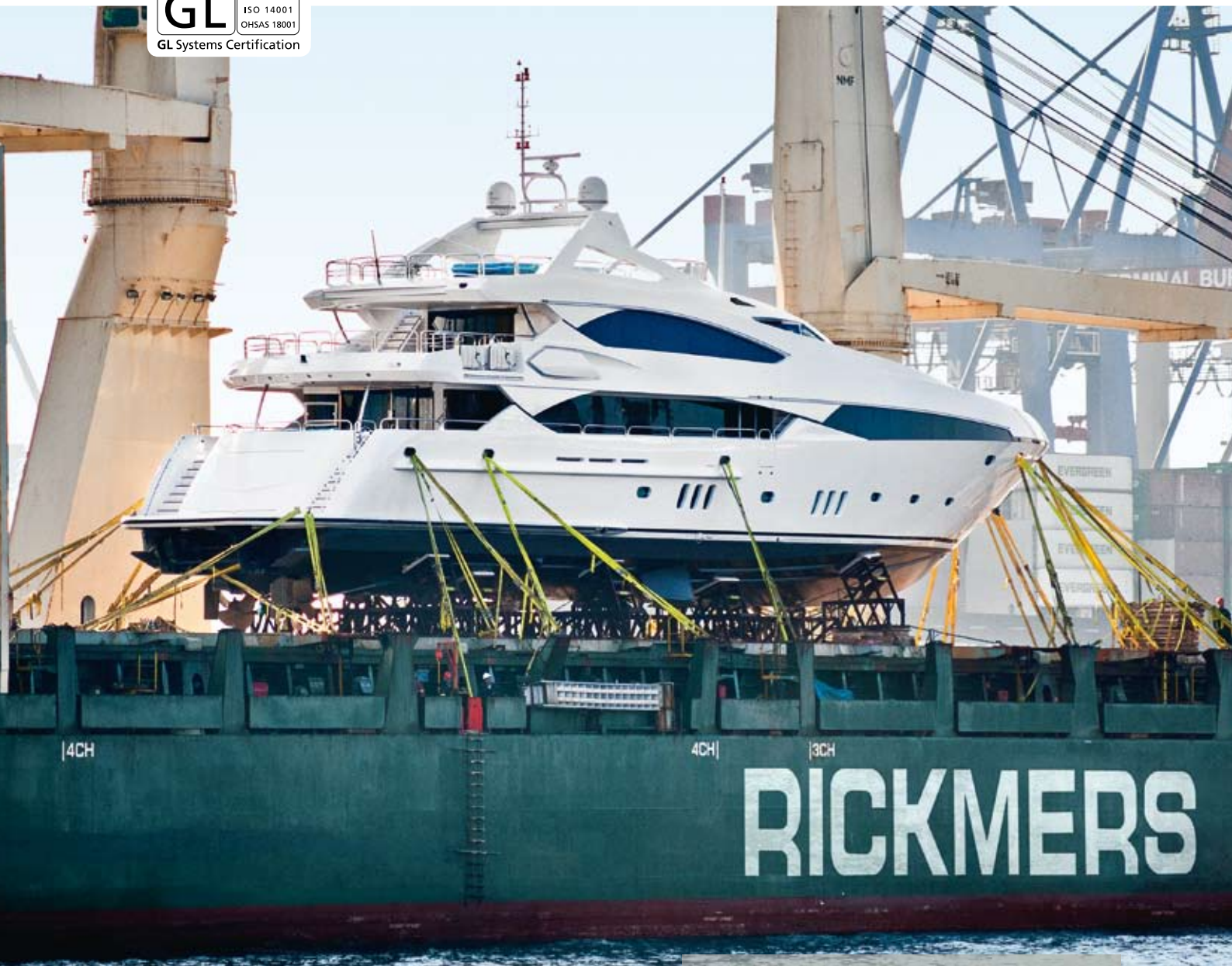
eine zügige Entscheidung über die künftige Finanzierung. Auch der Bund stehe nach Meinung der Kammern in der Pflicht. Ingo Kramer, Präsident der IHK Bremerhaven, kritisierte, dass die Landesregierung immer weniger in den Hafenausbau investiere: „Wir haben vor dieser Entwicklung immer gewarnt, zumal andere Bundesländer weiterhin massiv mit öffentlichen Geldern in den Ausbau ihrer Offshore-Kapazitäten investieren.“ Von Anfang an sei klar gewesen, dass sich eine ausschließlich private Finanzierung nicht rechne. Die beiden Kammern fordern nun, den OTB im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft zu realisieren. Beide Kammer-Spitzen sind sich in der wirtschaftlichen Bedeutung des Offshore Terminals für Bremen einig: Etwa 1.700 neue Arbeitsplätze sind in der noch jungen Branche in Bremerhaven bereits entstanden. Laut einer Studie könnten mindestens 7.000 weitere Jobs hinzu kommen, wenn die ansässigen Betriebe ihre Produktion ausweiten und weitere Unternehmen sich ansiedeln.

Binnenhäfen – Bio? Logisch

Straubing – Die Mitglieder des Bundesverbands Öffentliche Binnenhäfen (BÖB) erörtern auf ihrer Jahrestagung die Potenziale der Biomasseverarbeitung sowie deren Logistik. Deutlich herausgestellt wurde, dass für ein funktionierendes System von Wasserstraßen und Häfen alle Verantwortlichen zusammenspielen müssen. BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge bilanzierte, dass Verarbeitung und Umschlag von Biomasse ein Zukunftsmarkt für die Binnenhäfen seien und die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger die Nutzung der Biomasse nachhaltig mache. Positives Beispiel ist der Hafen Straubing-Sand: Dort wurden in knapp 20 Jahren über 30 Betriebe angesiedelt und 2.600 Arbeitsplätze geschaffen.

IMPRESSUM

Verleger: Matthias Soyka Holger Grabsch Neuer Wall 54 20354 Hamburg Telefon +49.40.360 984 80 Fax +49.40.35 70 26 03 E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de	Medienberatung: Holger Grabsch Telefon +49.40.360 984 78 E-Mail grabsch@norddeutsches-medienkontor.de	Druck: PMI	Onlineprogrammierung: Andreas Tiedemann
	ISSN 2193-9454	Erscheinungsweise: Monatlich online und als Printausgabe	Onlinegestaltung: Larissa Dultz
Redaktion: Matthias Soyka (V.i.S.d.P.) Holger Grabsch Martin Soyka	Grafik: Larissa Dultz (Art-Direktor) Telefon +49.40.360 984 80 E-Mail dultz@norddeutsches-medienkontor.de	Preis: 4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).	Alle Rechte beim Verleger. Hamburg, 2012 Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.
	Fotos: Peter Glaubitt	Abonnement: Jahresabonnement 12 Ausgaben 54,00 Euro inkl. 7% USt. und Versand	Nächste Ausgabe: 30. Oktober 2012
		Erscheinungsweise: Monatlich / zzgl. E-Mailservice	STADT LAND HAFEN



Project & Heavy Lift Liner Services

We care for your beauty

Anyone who ships a luxury yacht needs to know their valuable property is in good hands. Rickmers-Linie has decades of experience in handling, stowing and securing valuable and sensitive goods. Schedules and contact info at www.rickmers-linie.com



RICKMERS-LINIE
The best way to move your cargo