

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Im Hafen wird vieles anders

Fast alle Betriebe nutzen einmonatige Übergangsphase für Freizonenaufhebung



Foto: SLH

Bald ein Bild aus vergangenen Zeiten: Zoll-Abfertigung an der Freizonenzufahrt

Am 1. Dezember geht eine 124 Jahre lange Ära zu Ende: Die Hamburger Freizone wird aufgehoben. Offizieller Umstellungstermin in einen Seezollhafen ist eigentlich der 1. Januar 2013, doch de facto werden mit der am 1. Dezember beginnenden Übergangsphase die Ein- und Ausfuhrabwicklungen grundlegend anders bearbeitet, da die großen Terminals von dem Angebot der Bundesfinanzdirektion Gebrauch gemacht haben und sich an dem Probelauf beteiligen.

Der einzige Unterschied zum endgültigen Stichtag 1. Januar besteht in einer Fristverlängerung von 31 Tagen. DAKOSY-Vorstand Dieter Spark: „Normalerweise müssen Waren, die seeseitig angeliefert wurden, innerhalb von 45 Tagen in ein Zollfolgeverfahren überführt werden. Sollte

dies nicht der Fall sein, muss die Fracht in ein Zolllager gebracht werden.“ In der Übergangsphase entfällt diese Frist. Kommt also ein Container am 1. Dezember in Hamburg an, haben die Importeure 76 Tage Zeit, die Einfuhrformalitäten beim Zoll zu erledigen.

Der Zoll aber auch die Softwareschmiede DAKOSY haben sich akribisch auf die neue Situation vorbereitet. Die Serverkapazitäten wurden an die Situation angepasst. Denn nun haben alle am Umschlag Beteiligten auf die Daten Zugriff und können den Status der Wareneinfuhr mitverfolgen. **Seite 8**

Konzept

Die Spedition Konrad Zippel hat mit zwei Lagerfirmen eine Arbeitsgemeinschaft gebildet, die Leercontainer im Hinterland deponieren will. **S. 4**

Enttäuschung

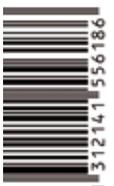
Der Hamburger Hafen hat sich dem allgemeinen Wirtschaftstrend nicht entziehen können. Die Umschlagzahlen stagnieren. **S. 6**

Standorte

Die Bomin Linde LNG GmbH & Co. KG und die holländische Royal Vopak wollen im Hamburger Hafen LNG-Tanks bauen. **S. 10**

GROMEX
DichtungHaus

**KONRAD
ZIPPEL**





Liebe Leserinnen und Leser,

der Stopp der Fahrrinnenanpassung der Elbe hat in Hamburg zu einhelliger Entrüstung geführt. Egal ob die Hafendarbeiter, die angeführt von Ver.di für die Elbvertiefung aus Furcht vor dem Verlust ihrer Arbeitsplätze demonstrierten, oder die jeweiligen Verbände und Parteien: Alle schimpften.

Die einen zogen gegen die Umweltverbände ins Feld, die nichts weiter taten, als von ihrem Recht Gebrauch zu machen. Andere bemängelten die Gesetzeslage, die dies überhaupt zulässt. Und die Grünen frohlockten und sehen sich im Rechtsstreit mit dem Bund schon als Sieger.

Das eigentliche Problem liegt indes woanders. Mit dem Beschleunigungsgesetz, das am 17. Dezember 2006 in Kraft trat und den Rechtsweg direkt nach Karlsruhe öffnete, wurden die Bundesrichter mit einer Flut neuer Verfahren konfrontiert. Die personellen Kapazitäten wurden allerdings nicht entsprechend angepasst. Eine zusätzliche Kammer kostet rund eine Million Euro pro Jahr. Der Schaden durch die Nichtumsetzung der Ahrensburger Liste liegt laut einer Analyse der Süderelbe AG bei jährlich 4 Milliarden Euro. Ein Unternehmen, das so agiert, wäre innerhalb einer Woche pleite. Das Versagen liegt bei der Bundesjustizministerin.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



| Aktuelles | Seite |
|-------------------------------|-------|
| Maersk-Chef übt Selbstkritik | 3 |
| Leercontainerkonzept | 4 |
| Quartalszahlen und ZDS-Kritik | 6 |
| Freizonenaufhebung dank IT | 8 |
| LNG Standorte | 10 |



| Wirtschaft | Seite |
|--------------------------------|-------|
| 1. Hafentag in Lübeck | 12 |
| Wind MW und trotz Offshore | 14 |
| 80 Jahre Bock & Schulte | 16 |
| Transportbörse für die Schiene | 18 |



| DVD | Seite |
|-----------|-------|
| The Raven | 20 |

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

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



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

Ein Hauch von Selbstkritik

Neuer Maersk-Chef räumt Fehler in der Orderpolitik ein

Sören Skou ist jemand, der es sich nicht leicht macht. Anfang des Jahres hatte er den Vorstandsvorsitz bei der weltgrößten Containerreederei (über 600 Schiffe), Maersk Line, übernommen – mitten in der schwersten Krise der Handelsschifffahrt. 600 Millionen Euro Minus fuhr der Branchenprimus im ersten Quartal ein. Die Kalamitäten hatten die erfolgsverwöhnten Dänen freilich zum Großteil selbst verursacht, als sie sich in den Vorjahren mit dem italienischen Konkurrenten MSC einen Kampf um Marktanteile lieferten und mit immer niedrigeren Frachtraten gegenseitig unterboten. Nun ist der Markt zerschossen, und für viele, vor allem kleine Reedereien geht es um die nackte Existenz. Und genau in diesem Moment stand nun Skou vor dem Who is Who des Hamburger Hafen-Klubs Rede und Antwort.

Das Ergebnis der letzten Jahre, gab Skou unumwunden vor den rund 140 Zuhörern zu, sei ein „Desaster“. Es seien „massiv Anlagewerte zerstört worden“. Die Marktteilnehmer hätten an einen sich immer weiter fortsetzenden Aufwärtstrend geglaubt. Immerhin seien die Steigerungsraten gut ein Jahrzehnt lang im zweistelligen Bereich gewesen. Jetzt lägen sie allerdings nur noch bei drei bis vier Prozent. Und das werde auch eine Zeitlang so bleiben.

„Wir werden lange keine größeren Schiffe sehen“

Skou hätte relativ befreit reden können. Schließlich war er zuvor CEO bei Maersk Tanker und nicht für den Gesamtkonzern zuständig. Sein Vorgänger Eivind Kolding ist mittlerweile sinniger Weise Chef des größten dänischen Kreditinstituts, der Danske Bank. Die aberwitzige Orderpolitik seines Hauses im Containerbereich hatte Skou somit nicht zu vertreten. Für 22 Milliarden Dollar seien Schiffe bestellt worden. Viel zu viel, sicherlich. Mehr als die Branche aus eigener Kraft habe finanzieren können. Und

auch in der Größe sei man an die Grenze gekommen. „Wir werden für lange Zeit keine größeren Schiffe als die 18.000TEU-Schiffe sehen“, sagte er vor dem Auditorium. Mit 22 Prozent mehr Ladungsvolumen sei das Orderbuch der Werften „nicht das, was es sein sollte“. Es werde lange dauern, bis dies abgebaut sei.

Hinterher im Einzelgespräch wurde er deutlicher. Auf die Frage von „Stadt Land Hafen“, ob der Zeitpunkt zum Bau der neuen Mega-Carrier nicht reichlich verfrüht gewesen sei, schließlich sind die 11.000-TEU-Schiffe allesamt nur wenige Jahre alt, gab Skou selbstkritisch zu: „Wir haben sicher unterschätzt, wie massiv die nächst kleinere Schiffsklasse an Wert verliert, wenn man eine neue größere Klasse in Auftrag gibt.“ Aber dann verliert es sich flugs wieder in den firmenpolitisch korrekten Phrasen, dass man an den neuen Schiffen „sehr viel Freude“ angesichts der günstigen Transportkosten haben werde.

Der Weg aus der Krise führt laut Skou nur über steigende Preise. Gerade habe sein Unternehmen die Margen für den Trans-

port von Kühlcontainern um 1.500 Dollar erhöht. Unerwähnt lässt er den Umstand, dass während des Preisverfalls der Reeder viele Fruchthandelsunternehmen von den klassischen Frachtschiffen auf Container umgestiegen waren. Just, als ein Großteil der nun arbeitslosen Frachtschiffe abgewrackt worden ist, zieht Maersk die Preisschraube an.

Für 2013 in der EU Nullwachstum erwartet

Auch die allgemein wirtschaftlichen Zeiten seien nicht sonderlich rosig. Die Schuld daran sieht er bei Europa. Das Wachstum in Deutschland sei ok, im übrigen EU-Raum jedoch nicht. Derzeit liege es nur bei der Hälfte des Durchschnitts der letzten 25 Jahre. Für das kommende Jahr erwartet Skou allenfalls ein Nullwachstum, in der Welt seien es immerhin noch vier Prozent im Unterschied zu sieben Prozent der Vorjahre.

Probleme bereiten den Reedern auch immer neue Umweltauflagen. LNG sei zumindest für die globale Containerschifffahrt keine Lösung. Dazu würden die Tanks zu viel Laderaum

wegnehmen. Zudem ist laut Skou die Infrastruktur auf absehbare Zeit unzureichend. Im ShortSea-Verkehr, etwa in Nord- und Ostsee, könnte dies allerdings etwas Anderes sein. Auch von Landstrom hält Skou wenig. Wenn es darum gehe, weniger Luftverschmutzung in Häfen zu erzeugen, sei sauberer Treibstoff die erste Wahl.

Text: Matthias Soyka



Sören Skou, CEO Maersk Line

Der 48-Jährige führt das Unternehmen seit Januar 2012 als Vorstandsvorsitzender. Zuvor war er zehn Jahre in unterschiedlichen Funktionen Mitglied der Geschäftsführung. Bis 1994 war er unter anderem in Kopenhagen und New York beschäftigt, bevor er bis 1998 in China das Linienmanagement übernahm.

Bekommt Hamburg ein zentrales Leercontainerdepot?

Arbeitsgemeinschaft will Binnenschiff-Shuttle nach Wittenberge einrichten

Wer in der Hafenvirtschaft, speziell in Hamburg, etwas plant, braucht einen langen Atem. Die Investitionen sind meist hoch, die Genehmigungsverfahren schier endlos. Beispiele dafür gibt es viele: Elbvertiefung, Hafenerweiterung Eurogate, Westerweiterung Eurogate sind hier die Negativ-Leuchtturmprojekte. Nun nimmt eine neue Kooperation von vier Firmen ein Projekt in Angriff, auch wenn dessen Notwendigkeit im Augenblick nicht sonderlich groß erscheint. Die PROGECO Deutschland GmbH, Container Maintenance Repair Hamburg GmbH (CMR), die Ingenieursozietät BSPartner GmbH & Co. KG und die Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG haben die Arbeitsgemeinschaft Centrales Leercontainer Centrum Hamburg (Arge CLC) gegründet.



Axel Kröger,
Geschäftsführer Zippel



Foto: SLH

Drangvolle Enge am Progeco-Lager in Hamburg-Wilhelmsburg

Die ungefüllten Stahlboxen sind in Hamburg derzeit eher Mangelware. Der Hafen hat besonders in diesem Bereich einen massiven Einbruch zu verkräften. Dies liegt vor allem dran, dass immer neue große Containerschiffe auf den Markt kommen und diese deutlich langsamer als in früheren Jahren fahren (slow steaming), um angesichts der enorm hohen Bunkerkosten Treibstoff zu sparen. Dies führt dazu, dass eine erheblich größere Menge TEUs schlicht auf dem Wasser und nicht an Land ist.

Man schätzt, dass es weltweit derzeit insgesamt rund 100 Millionen Container gibt. Dies sind aber momentan immer noch zu wenig. Insofern kommt das Ansinnen der Arge CLC eher zur Unzeit. Andererseits sind sich die Verantwortlichen darüber im Klaren, dass die Umsetzung eben auch ihre Zeit braucht. Und wer schlau ist, denkt antizyklisch. Das heißt, er baut in Zeiten schwacher Nachfrage die Kapazitäten aus, um bei anziehender Konjunktur für das, was da kommt, gerüstet zu sein.

Geplant ist dies: Im Hamburger Hafen soll auf einer Fläche von etwa sechs Hektar ein Leercontainerdepot entstehen. Darauf könnten mindestens 5.000 TEU gelagert werden. Anders als die meisten Depots im Hafen müsste der Platz einen Wasserzugang von rund 300 Metern Länge haben. Denn noch einmal gut die gleiche Menge an Leercontainern könnte im Seehafen hinterland lagern. Angedacht ist der an der Elbe liegende Hafen Wittenberge, mit dem Binnenschiff weniger als eine Tagesreise von Hamburg

entfernt. Dort könnten die Boxen gesammelt und zum Teil ausgelagert und bei Bedarf im Shuttleverkehr zum Terminal geholt werden. Der Binnenhafen ist trimodal angeschlossen, so dass auch in eiligen Fällen ein Bahntransport möglich wäre. Rund 2 Millionen Euro will die Arge dafür am Anfang in die Hand nehmen. Insgesamt rechnet sie mit Kosten von bis zu 6 Millionen Euro in Hamburg und 1,5 Millionen Euro in Wittenberge. Das Budget wäre sogar bis auf 15 Millionen Euro für erforderliche Erweiterungen aufstockbar.

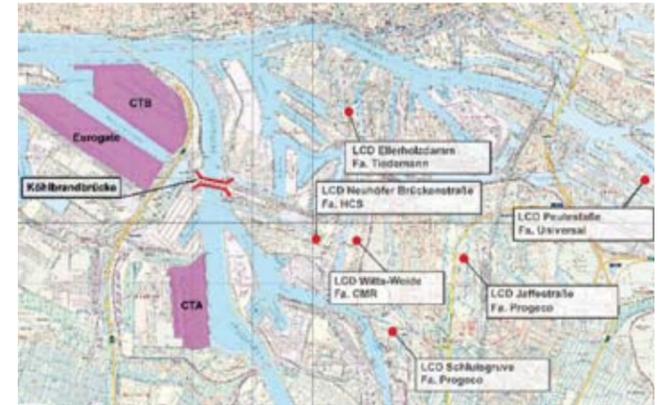
5.000 TEU im Hafen
und im Hinterland

Den eigentlichen Verkehr würde dabei Konrad Zippel übernehmen. Die Spedition hat reichlich Erfahrung im trimodalen Transport, schließlich betrieb sie schon einen Shuttleverkehr auf der Elbe nach Berlin. Hierzu einer der geschäftsführenden Gesellschafter Axel Kröger: „Wir wollen den Hamburger Hafen von der enormen Anzahl an Leercontainerfahrten per Lkw befreien.“ Angestrebt sei eine Entlastung von bis zu 50 Prozent, durch Verlagerung des Transports der Leercontainer von Lkws auf Binnenschiff und Bahn. Anfangs könnten bei zwei wöchentlichen Shuttleverkehren 23.000 TEU pro Jahr bewegt werden, später sogar bei sechs Fahrten bis zu 69.000 TEU. Pro Fahrt passen 144 TEU auf ein Binnenschiff. Auch die Anlieferung an die Terminals könnte auf dem Wasserweg und nicht mehr über das Nadelöhr Köhlbrandbrücke erfolgen.

Derzeit gibt es außerhalb der Terminals sieben Depots: In Wilhelmsburg, auf der Peute, in Neuhoft und im Mittleren Freihafen. Allesamt östlich der Köhlbrandbrücke, also jenseits der drei großen Terminals. Etwa 1.700 Lkws fahren sie täglich mit Leercontainern an. Eine Zersplitterung, die auch Hamburg Port Authority-Chef Jens Meier nicht gefällt. Alle Depots sind ungeachtet des derzeitigen Leercontainermangels schon lange an ihre Kapazitätsgrenzen gekommen. Dem Flächenmangel begegneten die Betriebe durch leistungsfähigere Technik, die ein Stapeln in acht bis neun Ebenen anstatt in vier bis fünf Lagen ermöglicht. Doch dies Prinzip ist endlich. Darum haben sich mit PROGECO und CMR auch zwei der Containerdepotbetreiber an dem Konzept beteiligt, für das die Arge eine Umsetzung von zwei bis drei Jahren kalkuliert.

HPA steht Plänen aufgeschlossen gegenüber

Die HPA steht den Plänen für ein neues Leercontainerdepot mit Hinterlandreserven grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. So steht es auch im neuen Hafenentwicklungsplan. Im kommenden Jahr will die Behörde ein Leercontainerkonzept mit möglichen Flächen vorlegen. Klar ist jedoch schon jetzt: Das ursprünglich von der Arge anvisierte Gelände der BLG auf der Kattwyhalbinsel wird es nicht geben. Die Projektentwickler hatten vorgeschlagen, den Flächenbedarf der BLG bei der Autoverladung durch



Die Terminals liegen westlich, die Lager östlich des Köhlbrands

den Bau eines Parkhauses zu optimieren und die so entstandene Freifläche als Containerdepot zu nutzen. Aber andere Flächen wären laut HPA möglich. Fraglich sei nur, ob es unbedingt ein Binnenschiff- oder nicht besser ein Bahnshuttle sein sollte. Dann würde

die Notwendigkeit eines Wasseranschlusses wegfallen. Es gebe eine ganze Reihe von Interessenten, selbst Seereedereien hätten bereits angefragt. Ende nächsten Jahres dürfte dann klar sein, wohin die Reise geht.

Text: Matthias Soyka



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

- CARL REHDER GMBH Assekuranz- und Schiffsmakler
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transportgewerbe.
- CARL REHDER GMBH Versicherungsmakler
Versicherungsmakler für mittelständische Unternehmen und das Kleingewerbe sowie für die sonstigen Versicherungen von Privatpersonen.
- CARL REHDER NEDERLAND B.V. Makelaars in Assurantien B.V.
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transportgewerbe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- BE SURE ASSURANTIEN B.V.
Versicherungen aller Art für die Binnenschifffahrt sowie mittelständische und kleine Betriebe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- JMS JOINT MARINE SERVICE GMBH
Versicherungsdienstleister und Vertreter ausländischer 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



Harsche Kritik an der Politik

ZDS fordert Investitionen in Infrastruktur statt sozialpolitischer Wahlgeschenke

Foto: HHM

Für große Schiffe bleibt das Zeitfenster vor allem für das Verlassen des Hamburger Hafens sehr klein

Die Stimmung in den deutschen Häfen trübt sich ein, allen voran im Hamburger Hafen. Nach drei Quartalen stagniert der globale Handel. Gleichzeitig lassen notwendige Investitionen der öffentlichen Hand in die Infrastruktur weiter auf sich warten. Der Vorsitzende des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), HHLA-Chef Klaus-Dieter Peters, forderte die Bundesregierung auf, endlich ihre Versprechen umzusetzen und den überfälligen Ausbau der Hinterlandanbindungen voranzutreiben, anstatt unnötige Wahlgeschenke in der Sozialpolitik zu machen.

Peters kritisierte, dass der aktuelle Bundesverkehrswegeplan bis 2015 keinen Schwerpunkt bei den Seehafenanbindungen vorsieht. „Von einer besonderen Berücksichtigung der Hafenanbindungen kann daher keine Rede sein.“ Der Bundesverkehrshaushalt sei jährlich mit 4 Milliarden Euro unterfinanziert, was Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) auch unumwunden einräumt. Eine Aufstockung

des kommenden Haushalts um 750 Millionen Euro sei daher lediglich ein „Schritt in die richtige Richtung“. Etwa 150 Millionen Euro sollen dabei in den Ausbau der Wasserwege gehen. Die Situation der Seehäfen sei mit einem Einkaufszentrum zu vergleichen, das zwar eröffnet sei, aber weder über einen Straßenanschluss noch einen Parkplatz verfüge.

Umweltverbänden die Zuschüsse streichen?

Dass im kommenden Jahr keine Mittel in die Fahrinnenanpassung der Elbe fließen dürften, sehen sowohl er als auch der Vorsitzende des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, als fatal an. Jedoch mit unterschiedlichen Schlussfolgerungen. Der ehemalige

CDU-Wirtschaftsstaatsrat war Anfang November auf Konfrontationskurs mit den Umweltverbänden gegangen, die mit ihren Klagen einen Baustopp für die Elbvertiefung erwirkt hatten, indem er eine Streichung der Landeszuschüsse in Höhe von 600.000 Euro gefordert hatte. Man könne Leuten nicht Geld geben, die es dann gegen einen selbst einsetzen, so die Argumentation. Peters indes plädiert ebenso wie die Vorsitzende des Hafens Hamburg Marketings, Claudia Roller, für einen Dialog. Peters zitierte Hamburgs neuen Verdichef Wolfgang Abel, indem er sagte, man müsse die „intellektuelle Zentralverriegelung“ bei den Umweltschützern öffnen.

Die aktuellen Zahlen sind entsprechend der Gesamtlage alles andere als

rosig. In der Summe aller deutschen Häfen stieg der Umschlag in den ersten neun Monaten zwar noch um drei Prozent auf 304 Millionen Tonnen. Allerdings betrug der Anstieg zur Jahresmitte noch fünf Prozent. Die Kurve zeigt also eindeutig nach unten. In Hamburg sank der Gesamtumschlag sogar leicht um 0,8 Prozent auf 98,1 Millionen Tonnen. Noch drastischer fiel das Minus im Containerumschlag aus. Er lag im dritten Quartal bei -5,2 Prozent. Auf's Jahr gerechnet liegt der Rückgang bei -0,6 Prozent auf 6,7 Millionen TEU.

Die Verluste im Containerverkehr sind zwei wesentlichen Umständen geschuldet: Der Warenverkehr mit China, dem Haupthandelspartner Hamburgs, ist um 11,6 Prozent zurückgegangen. Beson-

ders der Import schwächelte. Zudem gab es mit einem Minus von 32 Prozent einen regelrechten Einbruch im Leercontainerumschlag im Kontinentalverkehr, der auch alle anderen Häfen der Nordrange erfasst hat. Mit Ausnahme von Bremerhaven (+ 6,2 Prozent), wo laut Roller Umsichtungen des Terminalbetreibers Eurogate im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Anlage in Wilhelmshaven ausschlaggebend gewesen sein dürften, waren die Gesamtsalden ähnlich wie in Hamburg. In Zeebrügge betrug das Minus sogar 11,7 Prozent.

Es gab jedoch auch Positives zu vermelden. Der Export von beladenen Containern, der letztlich die Wirtschaftskraft Deutschlands widerspiegelt, kletter-

te um 6,9 Prozent. Und der Handel mit anderen Staaten abseits der asiatischen Schiene wuchs zum Teil kräftig: USA +46,9 Prozent, Russland +13,9 Prozent, Polen +13,1 Prozent. Auf's Jahr gesehen dürfte der Umschlag in Hamburg auf dem Niveau von 2011 stagnieren und laut Roller in 2013 wieder leicht anziehen.

Secas bevorzugen den Mittelmeerraum

Der ZDS rechnet bis Ende des Jahres für alle Häfen insgesamt noch mit einem Plus zwischen einem und drei Prozent. Große Sorgen bereitet dem Verband das Jahr 2015, wenn in Nord- und Ostsee die Schwefelemissionsgrenzen von einem Prozent auf 0,1 Prozent sinken. „Bislang

wurden keine Pilotprojekte für Abgasentschweifungsanlagen eingeführt, wie es uns von der Politik auf der 7. Maritimen Konferenz versprochen worden war“, monierte Peters. Die bisherigen Maßnahmen des Bundeswirtschaftsministeriums seien nutzlos gewesen. Mit der bisherigen Regelung würden die Mittelmeerhäfen klar bevorzugt.

Einer Forderung nach einer Kooperation aller deutschen Häfen mit klaren Aufgabenverteilungen, hauptsächlich von Seiten der Grünen erhoben, erteilte Peters eine klare Absage. „Das ist ziemlicher Quatsch“, meinte er. „Wer so etwas verlangt, hat keine Ahnung, wie ein Hafen funktioniert.“ Dieser könne nicht isoliert als ein

einzelner Betrieb gesehen werden. Im Gegenteil: In ihm gebe es eine Vielzahl von unterschiedlichen Unternehmen, die teilweise in Konkurrenz zu einander stünden. „Da hätten wir sofort die EU am Hals“, so Peters. Lediglich Infrastrukturbetriebe wie die HPA könnten miteinander kooperieren, was ja teilweise bereits geschehe.

Große Hoffnungen hegen die Häfen an der Nordseeküste und auf Rügen in den Ausbau der Offshore-Windanlagen. Nur 40 von bis zum Jahr 2020 geplanten 2.000 Anlagen seien bislang in Betrieb. Doch auch hier fehle es an Vorgaben, vor allem aus der Wirtschaft. Es sei noch nicht klar, was eigentlich wo benötigt werde.

Text: Matthias Soyka



... shipping and more!

... wir lieben neue Wege!

NVOCC Services worldwide

www.saco.de

++ mehr als 200 direkte Destinationen ++ über 400 im Transshipment ++ FCL/FCL u. LCL/LCL ++ Export/Import ++



Zoll wandert in die Terminals aus

Mit dem Wegfall der aufwendigen Umfuhren wird für viele der Transport leichter



DAKOSY-Vorstand Dieter Spark sieht sich für die Freizonenaufhebung gut gerüstet

Zölle sind neben Steuern eine der Haupteinnahmequellen der Bundesrepublik Deutschland. Im vergangenen Jahr waren es über 123 Milliarden Euro. Davon wurden allein in Hamburg rund 4,6 Milliarden Euro in 2 Millionen Einfuhr- und 2,5 Millionen Ausfuhrabfertigungen von den rund 950 Mitarbeitern der Bundesfinanzdirektion erhoben. Allein im Zollamt Waltershof, das neben dem Windhukkai für Waren, die nicht an den großen Terminals ankommen, erhalten bleiben soll, wurden 2011 eine Milliarde Euro für den Staatshaushalt eingetrieben.

Bislang lag allein hier die monatliche Zahl der Zollanmeldungen bei 160.000. Doch damit dürfte es nun vorbei sein. An den großen Terminals Burchardkai, Tollerort und EUROGATE hat der Zoll nach dem Vorbild Altenwerder, das schon immer außerhalb der Freizone lag, Außenstellen eingerichtet. Dort können ab dem 1. Dezember zukünftig Versandverfahren eröffnet werden. Damit fallen aufwendige Kontrollen des Leer- und Durchgangsverkehrs an der Freizonengrenze weg. Auch die besonderen Überwachungsverfahren für die Lagerung und Behandlung

von Gemeinschaftswaren der EU im Hafengebiet werden nicht mehr notwendig sein.

Im Seezollhafen Waren sofort verzollen

Im gesamten Hamburger Hafen werden dann nur noch die allgemeingültigen Regelungen für Seezollhäfen in der EU angewandt. Für die zollamtliche Überwachung des Warenverkehrs über den Hamburger Hafen ergeben sich durch diese Entwicklungen zum Teil deutliche Veränderungen in Bezug auf die Zollabfertigung und die gesetzlichen Pflichten der Wirtschaftsbeteiligten:

- Waren die seeseitig angeliefert werden, sind unmittelbar nach Ankunft zu stellen.
- Nichtgemeinschaftswaren, also Waren, die von außerhalb der EU kommen, können nur noch unter zollamtlicher Überwachung im Rahmen der vorübergehenden Verwahrung oder in einem Zolllager gelagert werden.
- Zum Stichtag 1. Januar 2013 sind beim Übergang von der Freizone auf den Seezollhafen alle gelagerten Nichtgemeinschaftswaren in ein bewilligtes Zolllagerverfahren oder zur vorübergehenden Verwahrung anzumelden.

Werden Waren aus einem Nicht-EU-Staat über einen beliebigen Verkehrsweg in das Gebiet der EU befördert, wird zollrechtlich von „Verbringen“ gesprochen. Alle Waren, die in die EU verbracht und entladen werden, sind unmittelbar nach Ankunft im Hamburger Hafen zu stellen, indem im Anschluss an die Entladung der Ware der Zollstelle eine Gestellungsmitteilung übermittelt wird. Dies erfolgt in der Regel durch Übersendung der Summarischen Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung in elektronischer Form. Unmittelbar im Anschluss daran erhält

jede Ware zunächst den Status einer „vorübergehend verwahrten“ Ware. Nun kann diese in jedes dieser Zollverfahren überführt werden:

- Zollrechtlich freier Verkehr
- Zolllagerverfahren
- Versandverfahren
- Aktive oder passive Veredelung
- Umwandlungsverfahren
- Vorübergehende Verwendung
- (Wieder-) Ausfuhrverfahren

Was früher per Fax kam, läuft heute voll elektronisch

Durch die Aufhebung der Freizone ergeben sich neue Rollen für die Wirtschaftsbeteiligten (Zollanmelder, Lagerhalter, Verwahrer, Zollschuldner) und somit

Verantwortlichkeiten gegenüber der Zollverwaltung. Entscheidendes Hilfsmittel dabei ist ein verbesserter Datenfluss. Die 200 Mitarbeiter der DAKOSY AG haben hierzu in den letzten 30 Jahren unter Berücksichtigung der Interessen ihrer Anteilseigner, die sich zu gleichen Teilen aus den Terminalbetreibern, Spediteuren und Linienagenten zusammensetzen, ein System entwickelt, das eine komplette Transparenz in Hinblick auf den Warenfluss ermöglicht. Es ist nicht nur auf die ATLAS-Zollabwicklung beschränkt, sondern geht erheblich weiter. „Wir sorgen dafür, dass jeder zu jedem Zeitpunkt weiß, wo sein Container gerade ist“, erklärt Franz Schwanke, bei DAKOSY Produktmanager für die Import Message Platt-

form, kurz IMP. „Alle können auf die IMP zugreifen: Spediteure, Trucker, Reeder, Terminals, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Behörden, Wasserschutzpolizei.“ Was früher per Fax lief oder sogar noch händisch überbracht werden musste, läuft nun voll elektronisch.

Die Plattform ist sehr benutzerfreundlich. Kleinkunden brauchen keinerlei Zusatzprogramme, sondern nur eine Benutzeridentifizierung. Sie müssen sich also nur einmal anmelden und dürfen dann Ihre Daten direkt über einen Cloudserver eingeben. Großkunden, die über eigene Betriebssoftware verfügen, können sich über eine Schnittstelle einloggen. Selbst Lkw-Fahrer sind in der Lage, über Tablets oder Smartphones abzufragen, wann ihr Con-



Franz Schwanke, DAKOSY Produktmanager

tainer zur Abholung bereit steht.

Gänzlich fertig ist das System allerdings noch nicht. „Wir planen, auch das Hinterland mit einzubeziehen“, so Schwanke. Ange-dacht sind Zentrallager und Packbetriebe. Dann würde sich nicht mehr nur der Warenstrom im Hamburger Hafen vereinfachen sondern auch in den Hinterlandanbindungen.

Text: Matthias Soyka

HZA
HAMBURGER
ZOLLAKADEMIE

PROGRAMM 2012/2013

| | |
|---------------------|---|
| 08. November | Rechtsschutz in Zollsachen |
| 14. November | Praxisseminar: Zolllager – Grundlagen und Hinweise für die operative Abwicklung |
| 15. November | Das zoll- und verbrauchsteuerrechtliche Mandat – praxisbezogene Fortbildung für Rechtsanwälte und Steuerberater |
| 16. November | Fehler bei der Zollabwicklung von Importen erkennen und vermeiden |
| 28. November | Zoll für Einsteiger – Grundlagen, Abläufe, Begriffe |
| 04. Dezember | Einreihung von Waren in den Zolltarif |
| 06. Dezember | Umsatzbesteuerung von Speditions- und Logistikdienstleistungen |
| 10. Dezember | Warenursprung und Präferenzen |
| 11. Dezember | Zoll- und Außenwirtschaftsprüfungen – Vorbereitung und Tipps |
| 13. Dezember | Änderungen des Zoll- und Außenwirtschaftsrechts in 2013 |
| 15. Januar | Die Verhängung von Antidumping-Zöllen auf Importe – Abwehrmöglichkeiten für Unternehmen |
| 21. Januar | Praxisseminar: Die Einreihung in den Zolltarif: Waren der Kapitel 84, 85 und 90 |
| 22. Januar | Zoll für Einsteiger – Grundlagen, Abläufe, Begriffe |
| 24. Januar | Zollwertrecht in der Praxis |
| 25. Januar | Zollverfahren mit wirtschaftlicher Bedeutung |
| 29. Januar | Wechselwirkung von Zoll und Umsatzsteuer im internationalen Warenverkehr |

HZA Hamburger Zollakademie GmbH · Mönckebergstraße 5 · 20095 Hamburg · tel 040 8000 70030 · www.hza-seminare.de · info@hza-seminare.de



Auf dem Oiltanking-Gelände am Blumensandhafen könnte bald einer der ersten LNG-Tanks in der Hansestadt stehen

Erste LNG-Standorte stehen fest

Bomin Linde und Vopak wollen modulare Tanks im Hamburger Hafen errichten

Im Hamburger Hafen wurden die Weichen für Zukunft als Flüssiggas-Standort gestellt. Sowohl die Bomin Linde LNG GmbH & Co. KG als auch die holländische Royal Vopak EMEA B.V. erklärten, dass sie Flüssiggas-Betankungsanlagen auf ihren Firmengeländen in Neuhof bzw. auf der Hohen Schaar bauen wollen. Beide Unternehmen planen dabei, modular vorzugehen und die Tankgröße der Nachfrage entsprechend schrittweise anzupassen. Bomin Linde spricht noch von keiner Größe, Vopak hält Einzeltanks von 5.000 bis 10.000 Kubikmeter für möglich.

Die Bomin Linde LNG GmbH & Co. KG ist ein Gemeinschaftsunternehmen der Linde Group und der Bomin Deutschland GmbH & Co. KG, die eine Tochter der Marquard & Bahls AG ist. Ihr wiederum gehört auch die Oiltanking Deutschland GmbH & Co. KG, auf deren Gelände die LNG-Tanks stehen sollen. Zuvor hatte Linde eine Machbarkeitsstudie für die Hamburg Port Authority über den Einsatz von LNG in der Hansestadt erfolgreich abgeschlossen.

Deutlich sauberer Kraftstoff für die ECA-Gebiete

Liquefied Natural Gas (LNG) hat als Schiffskraftstoff aufgrund wirtschaftli-

cher und umweltpolitischer Entwicklungen eine viel versprechende Zukunft. Ab 2015 werden die Grenzwerte für Schwefelemissionen für die Schifffahrt in der Nord- und Ostsee von einem Prozent auf 0,1 Prozent gesenkt. Auf der einen Seite bietet LNG Reedern und Schiffseigentümern die Möglichkeit, nachhaltig die neuen Emissionswerte zu erfüllen und gleichzeitig die Betriebskosten der Schiffe zu reduzieren. Zudem kann damit der Hamburger Hafen eine Vorreiterrolle bei der Einführung von LNG als alternativen Schiffstreibstoff in Europa einnehmen, auch wenn Rotterdam bereits eine wesentlich größere Anlage in Betrieb genommen hat.

Der große Vorteil von LNG liegt in seiner Umweltbilanz. Gegenüber einem Schiffsdieselantrieb emittiert LNG 90 Prozent weniger Stickoxide und 20 Prozent weniger CO₂. Schwefel- und Feinstaubemissionen, für die es derzeit noch gar keine Grenzwerte gibt, entfallen nahezu gänzlich. Damit sind derartig angetriebene Schiffe ideal für Emission-Control-Areas (ECA) wie Nord- und Ostsee sowie die nordamerikanische Küste. LNG hat beim Verbrennen ähnliche physikalische Eigenschaften wie Dieselkraftstoff. Im Gegensatz zu anderen Gasen kann LNG jedoch nicht explodieren. Um es zu lagern, wird es extrem heruntergekühlt. Denn bei

-161 bis -164 Grad Celsius wird LNG flüssig und hat nur noch ein 600stel der Ausdehnung gegenüber dem gasförmigen Zustand.

HPA könnte einer der ersten Kunden werden

Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) bezeichnete das geplante Engagement als „Glücksfall für den Hamburger Hafen“. HPA-Geschäftsführer Jens Meier sagte: „Der Hamburger Hafen hat es sich zur Aufgabe gemacht, Wirtschaft und Umweltschutz in Einklang zu bringen. Der Einsatz von LNG als Schiffskraftstoff ist hier ein wichtiger Schritt.“ Die HPA möchte auch einer der ersten



Die von der HPA errichtete Vopak-Tankerlöschbrücke bei ihrer Einweihung

LNG-Nutzer werden: Für das Jahr 2014 plant die Hafenbehörde, ein Peil- und Messboot mit LNG-Technologie in Betrieb zu nehmen.

Bomin Linde LNG sieht in diesem Projekt einen wesentlichen Schritt für den raschen Ausbau einer Flüssiggas-Infrastruktur in vielen europäischen Häfen. „Es gilt, das Henne-Ei-Problem bei der Einführung eines neuen Treibstoffs für die Schifffahrt in Europa zu lösen“, sagte Mahinde Abeynaike, für den Infrastrukturaufbau und Finanzen verantwortlicher Geschäftsführer der Bomin Linde LNG. Mit ei-

nem zuverlässigen Partner für die Bereitstellung von LNG als Treibstoff in strategisch wichtigen Häfen werde der Bau von Schiffen mit LNG-Antrieb deutlichen Aufwind erfahren. LNG sei die mit Abstand umweltfreundlichste und wirtschaftlich sinnvollste Variante, die neuen Schwefel- und Stickstoffemissionsgrenzen einzuhalten.

Bis 2015 sollen die Anlagen in Betrieb sein

Oiltanking verfügt am Blumensandhafen über 70 Tanks mit knapp 900.000 Kubikmetern Kapazität. Eine Genehmigung zum



Wolfgang Hurtienne (l.) und Frank Horch (2.v.r.) mit Vopak-Chefs

auf der anderen Seite der Rethelie liegende Areal der Vopak Dupeg Terminal Hamburg GmbH, die gerade ihre 5. Tankerlöschbrücke eingeweiht hat. Diese wurde erstmals von der HPA für einen „niedrigen zweistelligen Millionenbetrag“ gebaut. An ihr können ein Seeschiff bis 210 Meter Länge und ein Binnenschiff festmachen. Sie ist so konzipiert, dass über sie auch eine LNG-Betankung erfolgen könnte. Auf dem Vopak-Gelände befinden sich insgesamt 230 Tanks mit einem Gesamtfassungsvermögen von 700.000 Kubikmetern. Beide Unternehmen wollen bis zum Jahr 2015 ihre Anlagen errichtet haben.

Text: Matthias Soyka

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen

B&S
Bock & Schulte

- 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

100 Millionen Tonnen möglich

Schleswig-Holstein träumt beim 1. Hafentag von Umschlagverdoppelung



Schwerlastfracht wie hier in Brunsbüttel ist ein Geschäftsfeld, von dem sich die schleswig-holsteinischen Seehäfen Wachstum erhoffen

„Manchmal liegt das Gute so nah und auf der Hand, dass es niemand tut“, formulierte es Schleswig-Holsteins neuer Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) in den Lübecker Media Docks. Im größten Hafen des Landes hatte der Gesamtverband der Schleswig-Holsteinischen Seehäfen zum 1. Hafentag gerufen. Niedersachsen organisierte eine derartige Veranstaltung in diesem Jahr bereits zum 22. Mal. Die insgesamt 29 mehr oder weniger großen Häfen im Land zwischen den Meeren waren dagegen bis vor vier Jahren in zwei Verbänden zusammengeschlossen. Nach der Fusion in den Gesamtverband war nun der erste große gemeinsame Auftritt folgerichtig.

50 Millionen Tonnen Umschlag erwirtschaften die Häfen derzeit zusammen, 15 Millionen Passagiere werden über sie transportiert, 50.000 Arbeitsplätze hängen rund um die Umschlagsanlagen. Damit, so der Vorsitzende des Gesamtverbands, Frank Schnabel, sei man in Summe hinter Hamburg und Bremen der drittgrößte Hafenstandort Deutschlands. Doch das Potenzial ist weitaus größer, erklärte Björn Pistol in seinem Abschiedsvortrag für die Beratungsfirma Uniconsult. Bis zu 100 Millionen Ton-

nen seien möglich, wenn das Land seine Stärken konsequent nutzt.

Vier Regionen mit vier starken Standorten

Er teilte Schleswig-Holstein in vier Regionen auf. Im Nord-Westen sei Husum wichtigster Standort, von dem aus Schiffe repariert, die Inseln und Offshoreanlagen versorgt werden. Den Nord-Osten dominiere Kiel mit den Kreuzfahrt-, RoRo-, Container-, Schwergut- und Projektladungskais. Der Süd-Osten sei von Lü-

beck-Travemünde geprägt. Neben Kreuzfahrtschiffen und RoRo-Fähren könnte sich die Marzipanstadt zu einem multifunktionalen Knoten entlang des TEN-T-Korridors entwickeln, auch wenn sie durch die Fehmarnbeltquerung Ladung auf Straße und Schiene verlieren wird. Im Süd-Westen schließlich liegt laut Pistol das größte Potenzial. In Brunsbüttel bestünden neben Massen- und Schwergut- sowie Projektladungen große Chancen durch die Windindustrie. Schließlich sei Schleswig-Holstein das

Windland Nummer 1 in der Welt. Mit Osterrönfeld gebe es nun die modernste Schwergut-Umschlagsanlage für die Komponenten-Verschiffung in Deutschland.

Albig sagte dem entsprechend auch zu, die Hafenanlagen weiter auszubauen. Gerade sei ein Zuschuss von 5,5 Millionen Euro für den Ausbau des Lübecker Skandinavienkais bewilligt worden. Zudem werde die Erweiterung des Brunsbütteler Hafens um 600 Meter an den Kais für drei weitere Liegeplätze vorangetrie-

ben, nachdem das Land bereits in den vergangenen Jahren insgesamt 40 Millionen Euro in den Ausbau seiner Häfen gesteckt habe. Der erste nicht im Privatbesitz der Schramm-Gruppe befindliche Hafenteil wird frei ausgeschrieben. „Die Windenergie kann zu einer kompletten industriellen Veränderung in Schleswig-Holstein führen“, prognostizierte Albig. Die gesamte Struktur der Westküste sei davon beeinflusst.

Bunkerpreise haben sich in 20 Jahren versiebenfacht

Darauf, dass die maritime Wirtschaft jedoch keine Einbahnstraße in Sachen Erfolg ist, wies Hans-Heinrich Conzen von der TT-Line hin. Die sechs Schiffe der Reederei trans-

portieren jährlich 350.000 Lkws – und das zu 99 Prozent pünktlich. Doch die hohen Kosten vor allem im Bunkerbereich machen auch den Ostseefahrten zu schaffen. Die Preise seien derzeit siebenmal höher als im Durchschnitt der 90er Jahre. In dieser Krise kämen die strengeren Umweltgrenzwerte für Nord- und Ostsee (0,1 Prozent Schwefelanteil ab 2015) zur Unzeit. „Die Umrüstung von über 1.000 RoPax-Schiffen ist bis 2015 nicht möglich“, sagte Conzen.

Albig sprang den Reedern zur Seite, indem er erklärte, dass das Ziel „From Road to Sea“ nicht ins Gegenteil verkehrt werden dürfe. Allerdings habe das in Berlin noch nicht jeder verstanden. Schleswig-Holstein wolle zusammen mit Hamburg



Frank Schnabel, Ministerpräsident Torsten Albig und Björn Pistol (v.l.)

weiter das Drehkreuz des Nordens sein. Deswegen sei die Elbvertiefung auch für sein Land sehr wichtig. Gleiches gelte für den Nord-Ostsee-Kanal auch in Hinblick auf ganz Deutschland. „Bayern pro-

fitiert von den schleswig-holsteinischen und Hamburger Häfen sechsmal stärker als wir“, rechnete er vor. „Wenn die Elbvertiefung nicht kommt, wird das der ganze Bund merken.“

Text: Holger Grabsch

01/01/2013
AUFLÖSUNG FREIHAFEN HAMBURG
 Ist Ihr Unternehmen auf die Veränderungen in der Zollabwicklung vorbereitet? Wir beraten Sie gerne.

We care about your customs //

IMPORT

TRANSIT

EXPORT

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zolldienstleister steht IMPORT PARTNER seinen Kunden seit 1990 mit einem neutralen, souveränen und zuverlässigen Zollmanagement als Partner zur Seite. Mit unseren kompetenten Zollprofis, die auch Ihre Sprache sprechen, kennt Ihr Erfolg keine Grenzen.

www.import-partner.de Telefon 040 333 97 60



Noch werden mit der Errichterplattform die großen Bauteile abgeholt



Aufgeständert auf See

Wo's bei der Energiewende noch so hakt

WindWM kämpft in der Nordsee mit den Elementen und strengen Auflagen

Die Ziele der Energiewende sind ehrgeizig. Bis 2050 sollen 80 Prozent von Strom und Wärme aus erneuerbaren Energien gewonnen werden (derzeit sind es noch 25 Prozent). Bei der Stromerzeugung wird im Wesentlichen auf Windenergie gesetzt. Und da die Ausbeute auf hoher See mehr als doppelt so hoch wie an Land ist, sind große Konzerne vor allem in der Deutschen Bucht dabei, Offshore-Windparks im großen Stil zu errichten. Doch das ist nicht so ganz einfach, wie der Geschäftsführer der WindMW, Jens Assheuer, im Hamburger Hafen-Klub einer illustren Runde vorführte.

Seit Anfang September hat das Bremerhavener Unternehmen 23 Kilometer nördlich von Helgoland damit begonnen, den Windpark „Meerwind Süd/Ost“ zu errichten: 80 Anlagen mit je 3,6 Megawatt Leistung,

insgesamt also 288 MW. Geschätzte Baukosten: 1,2 Milliarden Euro. Bis Ende nächsten Jahres soll alles stehen. Finanziert wird das Ganze mit 300 Millionen Euro Eigenkapital von der Konzernmutter, der amerikanischen Blackstone Group (20 Prozent gehören noch der Windland Energieerzeugungs GmbH), eine gigantische Kapitalgesellschaft die selbst den an diesem Projekt als Anlagenbauer, Betreiber und für die Wartung zuständigen Partner Siemens im Umsatz fast um die Hälfte übertrifft. 111 Milliarden Dollar waren es 2011

(vor der Krise auch schon einmal 150 Milliarden), 714.000 Mitarbeiter beschäftigt der Konzern, dem auch die Hilton Hotelgruppe, Jack Wolfskin, Leica, der Heidepark Soltau oder Hamburg Dungeon gehört. 900 Millionen Euro kommen von den Banken.

Hotel auf Helgoland für zehn Jahre gebucht

Für die 30 Servicetechniker, die den Aufbau und die Wartung betreuen, hat WindMW auf Helgoland das „Atoll“-Hotel des Hamburger Bauunternehmers Arne Weber für

die nächsten zehn Jahre komplett gemietet. Die Insel soll Einsatzzentrale werden: Am Hafen weicht Webers Betonwerk einem neuen 1.600 Quadratmeter Büro- und Lagerkomplex von WindMW. Platz für 50 Mitarbeiter. Über die ertüchtigte Kaikante sollen Material, Proviant und die Abfallentsorgung von der Baustelle gehen. Zudem sollen hier die Kommunikation und das Havariezentrum angesiedelt werden.

Dass Webers Pläne, die beiden Inselteile mit einer Aufspülung wie einst vor 300 Jahren wieder zu ver-

binden, zunächst einmal am Widerstand der Bevölkerung scheiterten, ist für die Windparkbauer ein Segen. Durch die Abkürzung, die das neue Doppelrumpf-Versorgungsschiff in der schmalen Rinne nehmen kann, spart WindWM im Jahr rund 500.000 Euro Treibstoff- und Personalkosten.

120 Millionen Euro für Unvorhergesehenes

Doch ansonsten muss man eher mit Mehrkosten rechnen, getreu der Devise: Vor Gericht und auf hoher See ist man in Gottes Hand. Rund 120 Millionen Euro hat WindWM für Unvorhergesehenes eingeplant. Beispiele gab es in der kurzen Bauzeit bereits etliche. So machte das Wetter den Gründungsbauern im September erstmal einen Strich durch die Rechnung. Deutlich mehr Wind als im langjährigen Durchschnitt habe es gegeben. Nicht selten war es zu viel für die Jack-up-Errichterplattformen, von denen aus die gewaltigen Monopiles (730 Tonnen schwer, 70 Meter lang,

5,5 Meter Durchmesser) in den Meeresgrund gerammt werden.

Doch selbst bei gutem Wetter gibt es Bremsen. Umweltschützer befürchten durch die Lärmerzeugung eine Beeinträchtigung des Lebensraums der Schweinswale. Zwar habe man schon einen Schlauchring um die Baustelle gelegt, durch den Luft aus Löchern ins Wasser geblasen wird, die einige Dezibel abfängt. Dennoch hätten die Auflagen schon für Verzögerungen in Millionenhöhe gesorgt.

Kleine Probleme – große Auswirkungen

Ein Lerneffekt war auch, dass Probleme, selbst wenn sie klein sind, sofern sie am Anfang der Arbeitskette stehen, riesige Folgekosten nach sich ziehen. Kann beispielsweise ein Zuliefererschiff nicht auslaufen, steht auf der Baustelle trotz guten Wetters alles still. Und das sei, so Assheuer, besonders ärgerlich, weil man aufgrund des Wetters auf See angehalten ist, möglichst schnell zu arbeiten.

Auch später können kleine Schäden zu erheblichen Kosten führen. Fällt beispielsweise eines der 300.000-Euro-Getriebe aus, müsse man für einen Austausch an Land etwa die gleiche Summe noch einmal investieren. Auf See seien es dagegen 5 Millionen Euro. Immerhin seien die Turbinen in 149 Meter Höhe installiert, da die Rotoren einen Durchmesser von 120 Metern hätten.

Netzanschlüsse früher als öffentlich zugegeben fertig

Hiobsbotschaften aus dem Umfeld sieht Assheuer eher gelassen. Erklärungen der Netzbetreiber, den Anschluss ans Festland erst zwölf bis 24 Monate nach der Fertigstellung realisieren zu können, hält er für überzogen. Es laufe besser, als öffentlich eingestanden, wengleich jede Verzögerung schmerzliche Mindererträge bedeute. Auch genug Trassen in Richtung Süden gebe es noch. Meerwind Süd geht in Büsum an Land und wird von dort nach Brunsbüttel weiter geleitet, wo ein Atomkraft-

werk gerade still gelegt wurde. Mit den Trassen der anderen im Norden abgeschalteten Akws blieben dadurch Kapazitäten für insgesamt 14 Windparks.

Problematisch sei es indes, dass bei neu beantragten Windparks die Wartezeit für einen Netzanschluss derzeit fünf Jahre betrage. „Es müssten schon jetzt Aufträge für den Netzanschluss auch bei noch nicht in Bau befindlichen Anlagen vergeben werden“, sagte Assheuer. Er sieht indes die Windkraft in Zukunft deutlich wettbewerbsfähiger als im Moment. Die meisten konventionellen Kraftwerke in Deutschland seien zwischen 35 und 45 Jahre alt und somit komplett abgeschrieben. Neubauten würden so teuer, dass die daraus gewonnene Energie kaum günstiger als die aus erneuerbaren Energien sei. Zudem seien in der EEG-Umlage viele versteckte Steuern wie die Gewerbesteuer, die ein Cent pro Kilowattstunde entspricht, und 19 Prozent Versicherungsteuer enthalten.

Text: Matthias Soyka



Jens Assheuer, WindMW Geschäftsführer



Die Monopiles sind bis zu 730 Tonnen schwer



Die Verladung ist immer wieder Maßarbeit



Fotos: Bock & Schulte

Die Befüllung von Silowagen gehört zur Kernkompetenz des Traditionsunternehmens

Vom Mühlenbetrieb zum Logistikdienstleister

Das Familienunternehmen Bock & Schulte feiert 80. Jubiläum

Wenn eine Firma ihr 80-jähriges Jubiläum feiert und erst in zweiter Generation geführt wird, könnte man meinen, dass man hier Veränderungen nicht sehr schätzt. Doch bei Bock & Schulte ist dies gänzlich anders. Mit dem, was Alwin C. Bock 1932 im Freihafen gründete, hat der heutige Betrieb nicht mehr viel zu tun. Aus der einstigen Schwefelmühle ist ein universaler Produktions- und Logistikdienstleister geworden.

„Das Mühlengeschäft macht heute höchstens noch die Hälfte unseres Umsatzes aus“, berichtet Andreas Bock, der die Geschichte des 25-Mann-Betriebs seit über 20 Jahren leitet und seit seinem achten Lebensjahr zudem Mitgesellschafter ist. 1971 war – viel zu früh – sein Vater gestorben, und die Firma wurde fast 20 Jahre von angestellten Geschäftsführern geleitet. Heute gehören neben dem Zermahlen von chemischen Grundstoffen auch die Wareneingangskontrolle, das Umfüllen, Lagern oder Verschneiden von Produkten zum Alltag. Das alles auf Wunsch mit

der dazugehörigen Abholung und Anlieferung. Also Logistik pur.

Erster Firmensitz im Hamburger Freihafen

Doch der Reihe nach. Erste Tuchföhlung mit der Logistik hatte das Unternehmen bereits im Freihafen aufgenommen, als die Lagerhaltung mit ins Portfolio aufgenommen wurde. Durch die Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges war ein Neubeginn an anderer Stelle notwendig. Und so zog Bock & Schulte auf die grüne Wiese nach Moorburg. Aus den Trümmern der ersten Lagerhalle im

Hafen entstand hier in der Andreas-Meyer-Straße 9 die erste Halle des umgesiedelten Betriebs. Das große Freigelände wurde genutzt, um neben dem Zermahlen von Schwefel umgekehrt auch Schwefelstangen zu gießen, die zum Schneiden und Bohren von Eisen verwandt wurden.

Noch während des Krieges, als Bock & Schulte der erste Betrieb auf dem heute dicht besiedelten Gewerbegebiet war, begann Alwin Bock seine Firma zudem in Richtung eines Automobilzulieferers auszurichten, indem er Grundstoffe für die Reifenproduktion verarbeitete. In den Wie-

deraufbaujahren kam ein weiterer, völlig anderer Geschäftszweig hinzu: die Firma Bock Beton. Kies und Mörtel wurden Anfang der 60er Jahre aus einem eigenen Werk in Reinbek abgefüllt und ausgeliefert. Im Hause wurde sogar eine eigene Trockenmörtelmischung entwickelt.

VARTA war einer der Großkunden

Daneben florierte auch die Rohstoffbearbeitung, vor allem für Magnesiumoxid. Traditionsunternehmen wie Lehmann & Voss oder Troppak, die auch Manganerz verarbeiten, gehören noch

heute zu den Kunden Bocks. Lange war seine Firma auch Hauptlieferant für die VARTA-Batterien. Manganerz wurden per Bahn in die Werke ins baden-württembergische Ellwangen und nach Frankreich verschickt.

Ende der 80er Jahre wurde mit dem Eintritt Andreas Bocks der Baustoffbereich verkauft, und das Unternehmen besann sich auf seine Kernkompetenz, die Rohstoffaufarbeitung, die er seitdem kontinuierlich weiter entwickelte. Etliche Hallen stehen heute dicht an dicht auf dem Gelände, das schon längst nicht mehr ausreicht. Gerade hat er seine Außenlagerkapazitäten in der Halskestraße verdoppelt. Parallel dazu wurde ein zweites Lager an anderer Stelle geschlossen. Das spart unnötige Fahrerei. Daneben werden die Anlagen sukzessive erneuert. Im kommenden Jahr ist die Manganerzmühle an der Reihe. Nach ihrer Grundsanierung soll sie nicht nur erheblich leistungsfähiger sein und weniger Energie verbrauchen, sondern auch eine größere Vielfalt und genauere Kornspektren bei der Zerkleinerung ermöglichen. „Damit können wir für die Kunden noch spezifischere Anforderungen erfüllen“, erklärt Bock.

70.000 Tonnen werden jährlich bearbeitet

70.000 Tonnen werden jährlich bearbeitet

70.000 Tonnen bearbeitet die Firma jedes Jahr. Und anders als früher, als die Kunden noch mit ihrer Ware auf den Hof kamen, müssen die Mannen von Bock & Schulte heute selbst oder Subunternehmen die Grundprodukte etwa im Hamburger Hafen direkt in Empfang nehmen und zur Weiterverarbeitung nach Moorburg bringen. „Viele Betriebe wollen sich nicht mit Dienstleistungen abseits ihres Kerngeschäfts



Andreas Bock, Geschäftsführer

abquälen“, so Bock weiter. „Sind Maschinen auf 20-Kilo-Säcke ausgerichtet und die Industrie stellt nur 25-Kilo-Säcke her, füllen wir in einer Anlage die Säcke um, so dass der Kunde sie ohne weiteres Wiegen einfach komplett verwenden kann. Aufreißen, einfüllen, fertig.“ Direkt ins Werk werden die Säcke dazu noch geliefert. So wird aus einem Müller ein Spediteur.

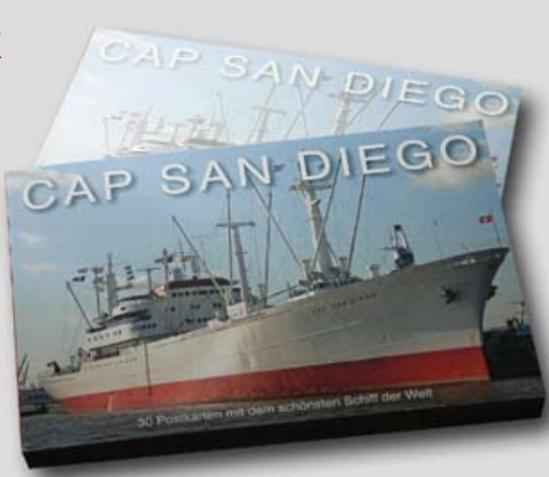
Text: Matthias Soyka

CAP SAN DIEGO

Das schönste Schiff der Welt

Das ideale Weihnachtspresent für Ihre Geschäftspartner. Das Postkartenbuch mit 30 Motiven der legendären CAP SAN DIEGO.





pro Exemplar
 € 9,60
 zzgl. Versandkosten

Ihre Bestellung richten Sie bitte an:
info@norddeutsches-medienkontor.de oder 040 - 36 09 84 - 78

Die erste Transportbörse für die Schiene

Die Hamburger MWP GmbH will mit FREIT-ONE den Kombinierten Verkehr fördern

Kombinierte Verkehre sind bei vielen Großkunden eine immer beliebter werdende Transportvariante, ermöglichen sie doch eine möglichst umweltschonende Distribution von Waren, die entsprechend werbewirksam auf den Verkaufsetiketten ihren Niederschlag findet. Doch so einfach ist es nicht, Verbindungen abseits des Lkws zu finden. Abhilfe soll nun FREIT-ONE schaffen, die erste internetbasierte Transportbörse für den Schienengüterverkehr. Initiiert wird sie von der Hamburger MWP GmbH.



Mit der IT-Plattform soll die Organisation von Kombinierten Verkehren vereinfacht werden

Die wesentlichen Grundlagen dafür wurden im Rahmen des EU-Projektes „Code24“ entwickelt. Die Hauptziele der neuen Transportbörse sind die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von Schienentransporten, eine bessere Auslastung vorhandener Ressourcen bezüglich Schienennetz, Waggonen, Loks und Zuglänge, die Erhöhung der Markttransparenz und die Überwindung von Informationsdefiziten sowie natürlich die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene. MWP-Geschäftsführer Dr. Martin Makait berichtet von massiven Problemen, die bislang Verlagerer haben, wenn sie von der Straße oder dem Binnenschiff auf die Bahn ausweichen wollen: „Wir haben un-
längst auf Angebote für

eine durchgehende Zugverbindung von Hamburg nach Griechenland neun Wochen gewartet. Das ist schlicht nicht verladerfreundlich.“

Verlader sollen leichter Bahnverbindung finden

Durch FREIT-ONE soll das nun anders werden. In der Plattform werden die Angebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), KV-Operateure und anderer Logistikdienstleister klar dargestellt. Dadurch wird die Nachfrageseite (Verlader und Speditionen) bei der Suche geeigneter Geschäftspartner automatisch unterstützt. Besonders attraktiv für EVUs könnte dabei die Möglichkeit der Bündelung von Waren sein. Zudem ermöglicht die Plattform eine bessere Kooperation und Kommu-

nikation der Schienenlogistikbetreiber.

In einem ersten Schritt werden die Marktsegmente konventioneller Wagenladungsverkehr und Kombiniertes Verkehr für Unternehmen ohne eigenes Anschlussgleis abgebildet. Gerade für Reedereien und Seehafenspeditionen mit Hafenhinterlandaufkommen sollte eine neutrale Plattform für den Kombinierten Verkehr attraktiv sein. Aber auch andere Verlagerer erhalten damit die Möglichkeit, Ladung zu bündeln und paarige Verkehre aufzubauen. In einem zweiten Schritt soll die Transportbörse auch Vor- und Nachläufe für Kombinierte Verkehre integrieren. Darüber hinaus sind ein leichter Zugang zu Waggonen für konventionelle und Kombinierte Verkehre sowie die Er-

weiterung auf bahnahe Dienstleistungen geplant. Zugang erhalten die Nutzer gegen eine kleine Monatsgebühr.

Fundierte Erfahrung bei Marktanalysen

Mit MWP hat eine auf diesem Gebiet erfahrene Beratungsfirma den Zuschlag für den Betrieb der Onlinebörse erhalten. Das Team um Makait besteht überwiegend aus Beratern und Juristen, die viele Jahre in Logistikunternehmen als Manager tätig waren. Schwerpunkte des Leistungsspektrums sind Marktpotenzialanalysen einschließlich der Entwicklung von Vermarktungsstrategien, Effizienzsteigerungs- und Sanierungsprogramme sowie Logistikkonzepte. Das Team hat schon diverse Unternehmen bei der Erschließung von Märkten weltweit unterstützt. Daher gehören Marktpotenzialanalysen sowie Prognosen über Marktentwicklungen und Risikoanalysen zum Kerngeschäft. Derzeit erstellen Makait und seine Kollegen im Rahmen eines Konsortiums eine Seeverkehrsprognose bis zum Jahr 2030 für 36 EU-Häfen inklusive der Hinterlandan-

bindungen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Aber auch Logistikarbeiten für Großkunden wie etwa weltweite Distributionskonzepte im Ersatzteilmanagement werden von dem Team entwickelt. Nicht selten arbeitet MWP dabei mit wissenschaftlichen Instituten zusammen, wenn beispielsweise Simulationstools benötigt werden.

Sanierung von Betrieben als Kernkompetenz

Zu den wesentlichen Aufgaben von MWP gehören aber auch die Entwicklung von Effizienzsteigerungsprogrammen und die Sanierung von Unternehmen. Bei vielen Logistikdienstleistern stimmen heute die Liquidität und/oder das Ergebnis nicht. „Jedes Unternehmen sollte sich ange-

sichts der rasanten technischen Entwicklungen und der hohen Volatilität auf den Absatzmärkten regelmäßig fragen, ob es seine Geschäftsfelder mit der vorhandenen Ausstattung, den Prozessstrukturen und den Mitarbeitern wirtschaftlich abdeckt.“ Bei Firmen, die in Not geraten sind, wurde dies oft versäumt. Hier können laut Makait allein schon innerbetriebliche Restrukturierungen erhebliche Erleichterungen bringen. „Optimal ist es, wenn die Ergebnisse einer Restrukturierung genutzt werden, um neue Marktpotenziale zu erschließen.“

Aber auch bei geplanten Firmenerweiterungen kann eine externe Analyse hilfreich sein. Makait erinnert sich an einen Logistikkunden, der in Hamburg einen zweiten Standort suchte,

weil das Kerngelände vermeintlich zu klein war. MWP stellte fest, dass das bisherige Gelände auch für die Erweiterungspläne noch ausreicht, wenn es nur optimal strukturiert wird und die Prozesse angepasst werden. Durch Umsetzung dieser Maßnahmen konnten die vorhandenen Ressourcen besser genutzt und die Kostenbasis deutlich gesenkt werden. Makait fasst dies so zusammen: „Ansätze zur Optimierung von Warenströmen lassen sich häufig schon auf dem eigenen Betriebsgelände realisieren. Wichtig ist, die vorhandenen Möglichkeiten zu erkennen und richtig zu nutzen. Dies ist nicht immer leicht!“

Im Großen ist dies umso schwerer. Die Onlinebörse soll hier nun helfen, die Chancen der Schiene



Dr. Martin Makait,
MWP-Geschäftsführer

transparenter und leichter zugänglich zu machen. Zunächst wird die Transportbörse in Deutsch und Englisch aufrufbar sein. Französisch, Italienisch, Holländisch und Spanisch sollen folgen. Weitere Informationen zur Transportbörse FREIT-ONE und zur MWP GmbH und finden Sie unter www.mwp-hamburg.de.

Text: Matthias Soyka

Container- und Massengutlogistik zwischen Oder und Rhein



EINE FLOTTE MIT HOHER QUALITÄT

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



Deutsche Binnenreederei

ODRATRANGROUP

Ein Film passend zur Jahreszeit

In „The Raven“ jagt Edgar Allen Poe einen Mörder durchs neblige Baltimore



Wer meuchelt denn da?



Zum Schreien: Nun muss sogar die Polizei dran glauben



Edgar Allen Poe mit Dame

Lust auf etwas gepflegten Grusel? Oder auf einen hübschen Kostümfilm? Oder auf eine Detektivgeschichte vor historischem Hintergrund? Dann sind Sie bei „The Raven“ richtig. Regisseur James McTeigue („V wie Vendetta“) schickt uns auf eine Zeitreise in das 19. Jahrhundert, in dem Baltimore von einer grausamen Mordserie erschüttert wird. Unfreiwillig im Zentrum des Geschehens: der legendäre Dichter und Schriftsteller Edgar Allen Poe.

Baltimore 1849: Edgar Allen Poe (John Cusack) wird sterbend auf einer Parkbank gefunden. In einer Rückblende sollen wir erfahren, wie es hierzu kommen konnte. Vor kurzer Zeit war Poe noch quicklebendig, wenn auch überaus trinkfreudig, streitlustig und chronisch abgebrannt. Als ein mysteriöser Doppelmord geschieht, entdeckt der ermittelnde Polizist (Luke Evans) eine zunächst übersehene Parallele zu Poes berühmter Kurzgeschichte „Doppelmord in der Rue Morgue“. Zunächst als Verdächtiger im Fadenkreuz der Ermittlungsbeamten, muss Poe kurz darauf feststellen, dass offenbar ein Wahnsinniger seine berühmtesten Werke nachahmt. Unübersahbar wird dies, als sogar „Die Grube und das Pendel“ in höchst blutiger Weise nachgestellt wird. Als schließlich sogar Poes Verlobte (Alice Eve) entführt wird,

muss Poe alles daran setzen, den Täter zu überführen, bevor sie stirbt.

Der Film kam bei uns leider nie in die Kinos

Historische Akkuratess dürfen wir hier nicht erwarten. Zwar werden einige geschichtlich verbürgte Umstände korrekt in die Handlung eingewoben, aber es bleibt offensichtlich, dass wir es mit einer ausgedachten Geschichte zu tun haben. Zuvor waren Jeremy Renner und Ewan McGregor für die Hauptrolle im Gespräch, die dann an John Cusack ging. Diesem exzellenten Schauspieler, der hier hübsch gegen den Strich besetzt wurde, ist der ganz große Erfolg bislang verwehrt geblieben. Leider ändert daran „The Raven“ auch nichts, der gerade eben sein Budget einspielen konnte und bei uns nur als Blu-Ray/DVD-Premiere erscheint

und nie in die Kinos kam. Trotzdem macht es Spaß, dabei zuzusehen, wie der Mann dem Affen Zucker gibt und zum Teil schamloses Overacting betreibt. Um ein maximales Vergnügen an dem Film zu haben, sollte man das eine oder andere Werk des legendären Schriftstellers kennen, um die vielen kleinen oder großen Anspielungen zu verstehen. Poe war unter anderem der Begründer der Detektivromane. Ohne ihn wären die späteren Sherlock-Holmes-Geschichten nur schwer denkbar – und der ist ja momentan schwer angesagt. Aber auch ohne vertiefte Kenntnisse kann der Film fesseln und durchaus als historische Variante von „Sieben“ durchgehen (dessen Klasse er allerdings nicht erreicht, was fairer Weise eingeräumt werden muss). Und auf den einen oder anderen blutigen Schockeffekt muss man sich auch gefasst ma-

chen. Dass die Auflösung nicht recht überzeugt, kann da verschmerzt werden.

Um sich einen netten Gruselabend zu machen, wozu die dunkle Jahreszeit ja einlädt, ist der Streifen tadellos geeignet. Und wenn Sie die Sherlock-Holmes-Filme mit Robert Downey Jr. mochten oder auf alte Gruselfilme aus den Hammer-Studios stehen, dann machen sie mit dem Film nichts falsch.

Text: Martin Soyka



Ab 7. Dezember im Handel

SPEDITIONS-ASSEKURANZ

Versicherungsmakler GmbH



Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

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

Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH
 Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt
 Telefon: 0 41 65 - 8 10 31 • E-Mail: info@sped-ass.de
www.speditions-assekuranz.de



Röhlig Deutschland:



Stefan Besse (Foto oben) ist seit dem 1. November National Sales & Marketing Manager beim Bremer Logistikkonzern. Als Leiter der Verkaufsorganisation wird der 36-Jährige insbesondere die Betreuung von Groß- und die Gewinnung von Neukunden verantworten. Durch seine langjährige Tätigkeit bei Röhlig in Deutschland und Australien besitzt der gelernte Speditionskaufmann umfangreiche Expertise sowohl im operativen Geschäft als auch im Verkauf. Nach Stationen als Sachbearbeiter und Verkäufer bei Röhlig Deutschland war Stefan Besse drei Jahre für Röhlig Australia tätig. Zudem ist Andreas Kayser (Foto unten) zum gleichen Zeitpunkt Leiter der Röhlig-Niederlassung in Frankfurt/Main geworden. Der Speditionskaufmann und Betriebswirt der Fachrichtung Verkehrswirtschaft und Logistik war vor seiner Ernennung Mitglied des Verkaufsteams



von Röhlig Deutschland, in dem er sich durch herausragende Ergebnisse profilierte.

Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei:



Die Hamburger Short Sea-Reederei Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei (OPDR) baut ihren flächendeckenden Vertrieb europaweit aus. Dabei wird Niels Johansen als neuer Director Corporate Sales das am 1. September eröffnete Vertriebsbüro in Spanien (Valencia) verstärken. In enger Zusammenarbeit mit den eigenen Vertriebsbüros in Hamburg, Rotterdam und Valencia sowie den übrigen rund 40 regionalen Vertriebsagenturen in Europa und Nordafrika ist es Johansens vorrangige Aufgabe, den flächendeckenden Verkauf der OPDR-Produkte zu fördern. Der gebürtige Däne verfügt über 20 Jahre Erfahrung in der Transportbranche. Seit 2003 lebt er in Deutschland und arbeitete zuletzt mehrere Jahre lang unter anderem als European Sales Manager bei DFDS.

DB Schenker Deutschland AG:



Dr. Thomas Böger (Foto) ist zum 12. November vom Aufsichtsrat der SchenkerDeutschland AG, Frankfurt am Main, in den Vorstand des Unternehmens berufen worden. Er übernimmt die Verantwortung für das Ressort Kontraktlogistik/SCM innerhalb der Region Europe Central des Geschäftsfeldes DB Schenker Logistics. Der 46 Jahre alte Spezialist für Materialflusstechnik und Logistik folgt Dr. Michael A. Kluger. Böger war bislang in verantwortlicher Position in der Automobillogistik tätig, zuletzt bei der HELLA KGaA Hueck & Co, Lippstadt. Darüber hinaus hat Thomas Schulz zum 1. November seine Tätigkeit als Mitglied des Vorstandes der Schenker AG, Essen, aufgenommen. Er ist für das Personalressort des globalen Logistikdienstleisters verantwortlich. Der 50 Jahre alte Jurist folgt Milagros Caiña-Andree, die das Unternehmen verlassen hatte. Schulz war bislang in verantwortlicher Position beim Logistikdienstleister Dachser tätig.

Metrozüge für Bangkok verschifft



Bremerhaven – Die japanische Reederei Nippon Yusen Kaisha (NYK) hat Eisenbahnwagen von Bremerhaven nach Laem Chabang in Thailand verschifft und hierfür auf seinen RoRo-Schiffen erstmals in Europa eine technische Neuentwicklung angewendet (Foto), das sogenannte NYK Pole Trailer-System. Dabei kommen vier Pole Trailer-Sätze zum Einsatz. Dies sind speziell für Waggons adaptierte Anhänger mit Deichsel. Die Waggons stammten aus dem Siemens-Werk München-Allach, von wo aus sie zunächst per Lkw nach Bremerhaven transportiert wurden. Mit speziellen Wagenzangen wurden sie hier auf die Trailer gesetzt, sodass sich unter jedem Drehgestell ein Trailer befand. Dies ermöglichte das problemlose An- und Von-Bord-Ziehen. Im alten Verfahren wurde nur ein langer Trailer benutzt, durch den es Probleme mit der Laderaumhöhe gab. Empfänger ist die thailändische Hauptstadt Bangkok, die die neuen Metrozüge in ihrem U-Bahn-System einsetzt.

Rotorblätter aus China ausgeladen

Cuxhaven – An den Kaianlagen von Cuxport, einer Tochter der

Rhenus AG, wurden 45 Rotorblätter aus China umgeschlagen. Sie sind für den Onshore-Betrieb in Deutschland und Italien bestimmt. Knapp zwei Monate benötigte die MS „Catalonia“ für den Weg vom chinesischen Qinhuangdao bis zur Elbmündung. Für die Cuxport GmbH war dies der bislang größte Einzelauftrag für den Umschlag von Rotorblättern, die vom Terminalbetreiber zwischengelagert und entsprechend der aus drei Flügeln bestehenden Sets für den Weitertransport sortiert wurden.

EUROGATE bekommt Blockheizkraftwerk

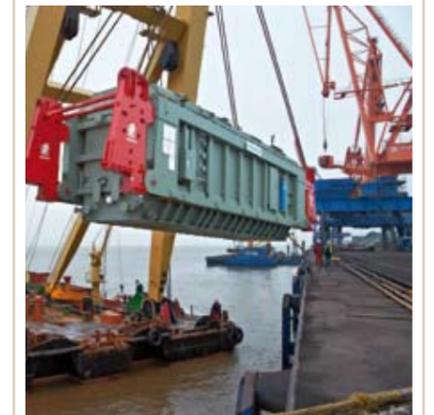
Hamburg – E.on Hanse baut auf dem Gelände von EUROGATE ein Blockheizkraftwerk, das ab dem Frühjahr 2013 sämtliche Gebäude auf dem Terminalgelände mit Strom und Wärme versorgen soll. Wird die Wärme einmal nicht benötigt, kann sie im Netz der E.on zwischengespeichert werden. Dadurch werden jährlich 2.800 Tonnen CO₂ eingespart.

Rotterdam Umschlag steigt um 1,7 Prozent

Rotterdam – Der Güterumschlag in Europas größtem Hafen ist in den ersten neun Monaten um 1,7 Prozent auf 333 Millionen Tonnen angestiegen. Dieses Wachstum ist ausnahmslos auf den Export zurückzuführen: Die Zufuhr von Gütern blieb in den ersten neun Monaten stabil, wohingegen der Abtransport um sieben Prozent anstieg. Der Umschlag von Rohöl (+sechs Prozent), Mineralölprodukten (+13 Prozent), sonstigen nassen Massengütern (+fünf Prozent), Containern (+zwei Prozent) und RoRo (+zwei Prozent) nahm zu. Die Zu- und Abfuhr von Agribulk-

Produkten (-15 Prozent), Eisenerz und Schrott (-16 Prozent), Kohle (-fünf Prozent), sonstigen trockenen Massengütern (-acht Prozent), LNG (-sechs Prozent) und sonstigen Stückgütern (-24 Prozent) nahm ab. Der Umschlag von trockenen Massengütern sank um 11 Prozent auf 58 Millionen Tonnen, der Umschlag von nassen Massengütern nahm um neun Prozent auf 161 Millionen Tonnen zu.

Siemens-Generatoren an Land gehoben



Brunsbüttel – Bei Brunsbüttel Ports wurden zwei Transformatoren (Foto) mit einem Einzelgewicht von 395 Tonnen entladen. Die gigantische Ladung maß 13 Meter Länge und vier Meter in der Höhe und Breite. Der Transport begann beim Hersteller Siemens in Nürnberg und führte mit dem Binnenschiff „Timaja“ über den Wasserweg nach Brunsbüttel, wo die Transformatoren gelöscht und auf einem Tieflader abgesetzt wurden. Der Elbehafen assistierte beim Zusammenbau des 26-achsigen Schwertransporters, der später die Transformatoren zu der Konverterstation im nahe gelegenen Stadtteil Büttel lieferte. Hier werden sie im Auftrag von TenneT für die Offshore Netzanbindung SylWin1 die Spannung von 332 Gleichstrom auf 400 Kilovolt Wechselstrom ab Frühjahr 2014 transformieren.

IMPRESSUM

| | | | |
|--|--|--|---|
| Verleger: Matthias Soyka Holger Grabsch Carl-Petersen-Straße 76 20535 Hamburg Telefon +49.40.360 984 80 Fax +49.40.37 50 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 |
| 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 | Erscheinungsweise: Monatlich online und als Printausgabe | Onlinegestaltung: Larissa Dultz |
| Fotos: Peter Glaubitt | ISSN 2193-9454 | Preis: 4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt). | Alle Rechte beim Verleger. Hamburg, 2012 Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka. |
| | | Abonnement: Jahresabonnement 12 Ausgaben 54,00 Euro inkl. 7% USt. und Versand | Nächste Ausgabe: 21. Dezember 2012 |
| | | Erscheinungsweise: Monatlich / zzgl. E-Mailservice | STADT LAND HAFEN |



Project & Heavy Lift Liner Services

Heavy metal world tour

Gas tanks, boilers, chemical reactors or coke drums: whenever large and heavy units need to be shipped, our experts will take good care of them. Departures every fortnight in our Round-The-World Pearl String Service. More information at www.rickmers-linie.com



RICKMERS-LINIE

The best way to move your cargo