AUSGABE 12/2012 - DEUTSCHLAND € 4,50

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Millionenverluste durch NOK

Unifeeder von Schaden an der Brunsbütteler Schleuse schwer getroffen

Foto: Unifeeder

Schlangestehen vor dem Nord-Ostsee-Kanal: Jede Schleusung dauert bis zu zwei Stunden

Der Nord-Ostsee-Kanal ist die meist befahrende Wasserstraße der Welt. Über 33.000 Schiffe passieren ihn jedes Jahr. Doch seit seiner Eröffnung wurden wesentliche Teile der Schleusen am westlichen und östlichen Ende nicht saniert. Das Bundesverkehrsministerium hat deshalb bereits mit dem Bau einer fünften Schleusenkammer in Brunsbüttel begonnen, nicht zuletzt deshalb, um nach deren Inbetriebnahme die beiden anderen großen Kammern zu sanieren. Dies kommt offensichtlich zu spät. Eine der beiden Schleusen musste wegen dringender Reparaturarbeiten gesperrt werden. Die Folge: Stundenlange Staus. Die dänische Reederei Unifeeder beziffert den Schaden durch Wartezeiten vor dem NOK in den ersten acht Monaten auf „Beträge in deutlicher Millionenhöhe".

„Wir mussten Mitte November teilweise acht bis zehn Stunden auf die Einfahrt warten", sagt ein Unifeeder-Sprecher. Mit rund 1.750 Fahrten pro Jahr ist sein Unternehmen der größte Nutzer des NOKs. Durch die Wartezeiten am Kanal werde der Standortvorteil Hamburgs massiv beeinträchtigt. Unifeeder kritisiert vor allem die mangelnde Kommunikation der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD). „Wenn wir vorher Bescheid bekämen, wie groß die Wartezeiten sind, würden wir womöglich gar nicht erst in Hamburg losfahren und die Zeit für Wartungsarbeiten nutzen", so der Reederei-Sprecher weiter. Das Wasser- und Schifffahrtsamt in Brunsbüttel kündigte an, ab Weihnachten die Schleuse vorübergehend wieder zu öffnen. Seite 4

Rabatt

Der Hamburger Hafen gewährt nach dem Baustopp für die Fahrrinnenanpassung der Elbe großen Schiffen Preisnachlässe. *S. 6*

Einweihung

Am HHLA Container-Terminal Burchardkai wurden die Arbeiten an den Kaimauern der Liegeplätze 3 und 4 vorzeitig beendet *S. 8*

Allianz

K + S Transport, Walter Lauk und die Deutsche Binnenreederei wollen bedarfsgerechte Liegeplätze im Hamburger Hafen durchsetzen *S. 10*

GROMEX® DichtungsHaus

KONRAD ZIPPEL

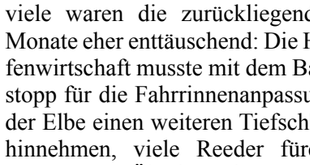
Liebe Leserinnen und Leser,

ein ereignisreiches Jahr neigt sich dem Ende. Zeit für eine Bilanz. Für viele waren die zurückliegenden Monate eher enttäuschend: Die Hafenwirtschaft musste mit dem Baustopp für die Fahrrinnenanpassung der Elbe einen weiteren Tiefschlag hinnehmen, viele Reeder fürchten wegen Überkapazitäten und der Finanzkrise um ihre Existenz, und der allgemeine Welthandel ist rückläufig.

Doch es gab auch Positives zu vermelden. Die Binnennachfrage ist ungebrochen hoch, die Stimmung in der Wirtschaft immer noch positiv. Zudem dürfte mit der Aufhebung der Hamburger Freizone zum neuen Jahr für viele Beteiligte der Logistikkette die Arbeit um einiges leichter werden. Also: Kopf hoch.

Die Redaktion von „Stadt Land Hafen“ feiert in diesen Tagen ein kleines Jubiläum: Wir sind seit einem Jahr auf dem Markt. Für all den Zuspruch und die Anregungen, die wir von unseren Lesern erfahren haben, möchten wir uns auf diesem Wege herzlich bedanken.

Kommen Sie gut ins neue Jahr.



Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles Seite

Neue Seehafen-Spedition 3
Ärger am NOK 4
Hafenrabatt für Großschiffe 6
Neue Kaimauer am Burchardkai 8
Binnenschiffer machen mobil 10

Wirtschaft Seite

Erweiterung bei C. Steinweg 12
3-D-Bilder von Fraunhofer 14
Lampen von Techno Design 16

Recht & Geld Seite

Freiwilliges Weihnachtsgeld 18

Essen Seite

Wein im „COAST by east“ 20

DVD Seite

Total Recall 21

Personal Seite

Veränderungen in Firmen 22

Impressum 22

Meldungen Seite

Wichtiges aus Stadt und Land 23

New Kids on the block

Die Deutsche Seehafenspedition ist seit Oktober nun auch am Hamburger Markt aktiv

Im großen Teich des Hamburger Speditionswesens tummelt sich ein neues Unternehmen, das seit Oktober in Hamburg-Hamm eine Bleibe gefunden hat. Die Deutsche Seehafenspedition GmbH ist eine eigenständige Firma, die sich von der gleichnamigen Muttergesellschaft in Hannover abgespalten hat, die wierderrum am Langenhagener Flughafen seit Mai 2011 ansässig ist. Die Niederlassung wird von Marina Westphal geleitet – einer erfahrenen Logistikexpertin.

Marina Westphal und Jan Christian Langfeldt leiten die neue Spedition von der Hamburger Wendenstraße aus

In den vergangenen gut 25 Jahren hat sie in unterschiedlichsten Stationen profunde Kenntnisse in der Abwicklung von Im- und Exportgeschäften aller Art gesammelt. Die Schifffahrtskauffrau war unter anderem besonders im RoRo-Bereich und dem Autoumschlag bereits in leitender Funktion tätig. Ihr zur Seite steht Jan Christian Langfeldt, der eigentlich Englisch- und Geographielehrer werden wollte, dann aber als Quereinsteiger bei der Gefco Deutschland GmbH in die Seefracht eingetaucht ist. Gemeinsam mit Marina Westphal folgten weitere Stationen, nebenbei hat er noch das BWL-Fernstudium begonnen und ist jetzt als Seefrachtleiter beschäftigt.

Komplettes Angebot rund um die Logistik

Die beiden bieten nun alles das an, was die Logistikelle so hergibt: See- oder Luftfracht, Vor- und Nachläufe von und zu den Seehäfen auch für Schwergüter, Packing, Lagerung, Distribution oder Verzollungen. Dazu Containertrucking (per Bahn, Binnenschiff und Lkw in Deutschland und Europa), alle Arten von Speditionstätigkeiten (weltweite Seefrachttransporte im Import und Export), Luftfracht- und Expresstransporte, nationale und europaweite Stückguttransporte, Schwertransporte und Projektladungen, Verzollung im Atlas- und Versandverfahren, Erstellen der Ausfuhranmeldung sowie Lagerung, Kommissionierung und Distribution.

„Unsere Stärken sind die Organisation Verkehrsträger-übergreifender Transportketten und die Entwicklung bedarfsorientierter Lösungen für logistische Fragestellungen“, sagt Westphal. Die Auftragsannahme, Dokumentation, Transportüberwachung und Rechnungserstellung erfolgen dabei in festgelegten kurzen Prozessschritten. „Abweichungen werden umgehend an unsere Auftraggeber gemeldet und Lösungen erarbeitet“, ergänzt sie.

Schon viele Aufträge und Einstieg als Gesellschafter

Die ersten Wochen waren vielversprechend. Es habe erheblich mehr Abschlüsse als erwartet gegeben. Im kommenden Jahr will Westphal mit in die Gesellschafterebene einsteigen. Letztlich könne sie mit der Deutschen Seehafenspedition ihren lang gehegten Wunsch umsetzen, endlich selbständig zu werden und ihr eigener Herr zu sein.

Text: Matthias Soyka

NOK-Schaden zieht Kettenreaktion nach sich

Verspätete Ankunft führt zu Folgekosten an Terminals und massiver Kundenkritik

Dass der Nord-Ostsee-Kanal ein Nadelöhr werden würde, war allen Beteiligten seit langem bekannt. Die schweren Schleusentore in Brunsbüttel beispielsweise laufen auf dem Grund des Kanals noch auf über 120 Jahre alten Holzschienen. Diese sind nun ebenso wie die Verankerungen im Beton marode und müssen dringend ersetzt werden. Eine Arbeit, die alles andere als einfach ist, denn die Taucher müssen Hunderte von Nieten am Schleusenboden in einem Wasser ziehen, in dem man nicht einmal die Hand vor Augen sieht. Oft schaffen sie nur zwei oder drei am Tag. Hinzu kommt, dass durch den einbrechenden Winter die Arbeiten nicht weiter geführt werden können, da der Beton, in den die neuen Befestigungen verankert werden, bei Temperaturen unter fünf Grad nicht mehr abbindet.

„Wir werden deshalb die Arbeiten zum Jahresende unterbrechen und im Frühjahr noch einmal aufnehmen“, erklärt Thomas Fischer, Sachbereichsleiter vom Wasser- und Schifffahrtsamt Brunsbüttel. Bis dahin werde ein Notbetrieb aufrechterhalten. Dann müsse die Kammer aber noch einmal für mindestens vier Wochen gesperrt werden.

In manchen Häfen gibt es keine Nachtarbeit

Für Unifeeder sind das alles andere als gute Nachrichten. „Wir haben erhebliche Mehrkosten an den Terminals, wenn wir unseren Fahrplan nicht einhalten“, berichtet die Reederei. Schließlich seien die Umschlagsanlagen extra für die Feederreederei reserviert, die bis zu 40 Charterschiffe im Einsatz hat. 20 Abfahrten pro Woche starten dabei aus Hamburg, 15 bis 17 aus Bremerhaven. In Häfen wie Göteborg gibt es zudem keine Nachtarbeit. Dort schließen die Anlagen um 23 Uhr. Auch in Gothenburg gibt es keine Nachtschicht, wodurch sich hohe Kosten für Überstunden in diversen skandinavischen und baltischen Häfen ergeben.

Ein ganz besonderes Problem stellt darüber hinaus die Zufahrt zum Hafen von St. Petersburg dar. Auf den letzten rund 80 Kilometern müssen die Schiffe im Konvoi fahren, der während des Sommers zweimal am Tag startet, im Winter dagegen nur einmal. Er ist notwendig, da in der schmalen Fahrrinne kein Begegnungsverkehr möglich ist. Wer nicht rechtzeitig zur Abfahrt des Konvois da ist, verliert also mindestens einen halben Tag.

Unifeeder weiß nicht, wie lange die Schiffe am NOK warten müssen

Mangelnde Kommunikation seitens der Behörden

Am meisten ärgert man sich bei Unifeeder über die mangelnde Kommunikation mit den Behörden. „Wir haben wiederholt bei der WSD darum gebeten, dass man uns rechtzeitig Bescheid sagt, wenn der Stau am Kiel-Kanal groß ist“, berichtet der Sprecher. Doch passiert sei nichts. „Wir sind durch unseren Fahrplan eigentlich relativ unflexibel“, sagt er weiter. „Aber wenn man stundenlang vor Brunsbüttel warten muss, kann man die Zeit auch anders nutzen und gar nicht erst in Hamburg losfahren.“ Zudem habe seine Reederei vergeblich um einen Plan über den Ablauf der Bauarbeiten gebeten und erst nach Monaten erfahren, dass es vor der Zufahrt vor Brunsbüttel eine Barre in nur 9,30 Meter Tiefe gebe, über die die Feeder mit ihrem Tiefgang von 9,50 Metern nicht hinwegkämen.

Im WSA Brunsbüttel kann man den Ärger sehr wohl verstehen. Mangelnde Kommunikation will man sich aber nicht vorwerfen lassen. „Wir wissen selbst nicht, was da auf uns zukommt“, sagt Fischer. „Die Schiffe melden sich nicht bei uns an. Sobald wir absehen können, dass es voll wird, geben wir Meldungen per Funk.“ Die Barre sei durch Sedimentablagerungen entstanden. „Der Strom verändert sich ständig. Wenn so etwas auftritt, erlassen wir Tiefgangbeschränkungen. Eine Gefahr bestand zu keiner Zeit.“

Umweg um Skagen als Option erwogen

Unifeeder überlegt derweil, den NOK zu meiden und den 21-stündigen Umweg um Skagen zu fahren. Normalerweise braucht man elf Stunden von Hamburg nach Kiel und 13 Stunden von Bremerhaven aus. Doch bei nur einer Kammer in Brunsbüttel ist Geduld gefragt. Je nach Größe passen nur ein bis drei Schiffe in die verbliebene funktionsfähige Kammer. Wer es beim ersten Mal nicht hinein schafft, muss mindestens zwei Stunden warten.

Ohne den NOK betrage die Differenz zu Rotterdam nur noch sieben Stunden, rechnet die Reederei vor. Da sei ein weiterer Standortvorteil nach der erneut verschobenen Fahrrinnenanpassung der Elbe in Gefahr. Denn immerhin kostet die günstigste Passage durch den NOK nach Stadt-Land-Hafen-Informationen 5.900 Euro. Doch auch dies könnte sich bald ändern, befürchtet man in Reederkreisen. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat beim Planco-Institut eine Studie in Auftrag gegeben, in der geprüft werden soll, wie teuer die Passagen werden müssen, damit sich der Kanal selbst trägt. Ein völlig falsches Signal, meint man bei Unifeeder. Kein einziges Verkehrsmittel finanziere seine eigene Infrastruktur.

Die südliche große Schleusenkammer (im Foto links) ist defekt

ZDVS fordert zusätzliche Mittel vom Bund

Der Vorsitzende des Zentralverbands Deutscher Schiffsmakler (ZVDS), Christian Koopmann, springt den Feederreedern zur Seite: „Nach den Verzögerungen, die sich aus den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts für den Ausbau auf der Elbe und Weser ergeben, darf es in Anbetracht der jüngsten Schleusenausfälle im Nord-Ostsee-Kanal keinen Zweifel am Willen des Bundes geben, die wichtige internationale Wasserstraße angemessen zu ertüchtigen.“ Deshalb fordert der ZVDS die Bereitstellung von Mitteln für den NOK aus dem 750-Millionen-Euro-Paket, das dem Verkehrshaushalt jüngst zugewiesen wurde. „Die Bereitstellung von zusätzlichen finanziellen Mitteln, z.B. für die bisher nicht berücksichtigten Reparaturmaßnahmen zum Funktionserhalt, sowie die Bereitstellung von ausreichendem Planungspersonal wären ein gutes Zeichen an den Markt, dass sich der Bund ernsthaft dem notwendigen Sanierungsbedarf annimmt.“

Text: Matthias Soyka

HAFEN Aktuelles

Foto: HHLA

Die Ankunft von Megacarriern wie der „Christophe Colombe“ soll gesichert werden

Auch die Begegnungsverkehre auf der Elbe sollen verbessert werden

Rabatt für Großschiffe

Senat folgt Forderung des Unternehmensverbands Hafen Hamburg

Die Halbwertzeit politischer Aussagen ist eher beschränkt. Noch Anfang November hatte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch eine Forderung des Präsidenten des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, nach einer Kostenentlastung für Großschiffe vehement zurückgewiesen. Der ehemalige CDU-Wirtschaftsstaatsrat hatte die Rabattierung mit dem Baustopp für die Fahrrinnenanpassung der Elbe begründet. Es müsse verhindert werden, dass sich enttäuschte Reeder von Hamburg abwendeten. Keine zwei Wochen später kam nun die Rolle rückwärts: Die Anlaufkosten für Großschiffe werden gesenkt.

„Wirtschaftsbehörde, Hamburg Port Authority (HPA) und Hafenwirtschaft reagieren damit auf die anhaltenden Restriktionen bei sogenannten Revierfahrten auf der Elbe. Ziel ist die Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens vor dem Hintergrund des Beschlusses des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig zur Fahrrinnenanpassung zu stärken“, hieß es aus der Behörde wörtlich.

Frank Horch,
Wirtschaftssenator (parteilos)

Paket aus Tarifen, Transshipment und Umwelt

Und das ist ab 1. Januar geplant:

- Das Hafengeld wird weiter bei einer Containerschiffsgröße von 110.000 BRZ gedeckelt. Für besonders große Schiffe wird ein zusätzlicher AGF-(außergewöhnlich große Fahrzeuge)-Rabatt eingeführt, der zu einer Entlastung um sechs beziehungsweise zwölf Prozent beim Hafengeld führt. Die Entlastung liegt bei Schiffen mit mehr als 360 Metern Länge bei 1.500 Euro, bei Schiffen mit mehr als 390 Metern Länge bei 3.000 Euro.
- Der Transshipment-Rabatt auf das Hafengeld wird beibehalten, jedoch auf den 1. April 2013 vorgezogen und um 20 Prozent erhöht.
- Für besonders umweltfreundliche Schiffe, die im Environmental Ship Index (ESI) über 50 Punkte erreichen, wird die Kappungsgrenze beim Rabatt um gut 30 Prozent von 1.500 auf 2.000 Euro angehoben. Der zusätzliche ESI-Rabatt zielt damit insbesondere auf die neu in Dienst gestellten Schiffe der ULCS-(Ultra Large Container Ships)-Größenklasse.
- Die regelmäßige Anpassung des Hafengeldes an die steigenden Kosten des Hafenbetriebs, die für 2013 mit 1,9 Prozent vorgesehen ist, wird nicht wie geplant zum 1. Januar eingeführt sondern auf den 1. April verschoben. Das entspricht einer Zurücknahme der Erhöhung um 25 Prozent.

Auch Deckelung der Lotsengelder im Gespräch

Zudem sind ergänzende Maßnahmen der Hafendienstleister angedacht. Mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord sind Gespräche über eine Deckelung bei den Lotsgeldern und Lotsabgaben für die Revierfahrt auf 110.000 BRZ aufgenommen worden. Schließlich will die HPA das Verkehrsmanagement auf der Elbe und im Hamburger Hafen noch stärker an die Anforderungen der besonders großen Schiffe ausrichten. Die vermehrten Anläufe dieser Schiffsgrößen erfordern neben dem Einsatz neuester Verkehrsleittechnik auch einen ausreichenden Personalstamm. Deshalb hat die HPA bereits das Personal in der Nautischen Zentrale aufgestockt. Insbesondere die Koordination sogenannter Begegnungsverkehre auf der Elbe kann somit noch weiter verbessert werden.

Wirtschaftssenator Frank Horch sagte zu den vereinbarten Maßnahmen: „Mit der Entlastung bei den Gebühren machen wir nicht nur deutlich, dass wir jeden einzelnen Kunden langfristig an uns binden wollen, sondern auch, dass wir eine hervorragende Kooperation mit der gesamten Hafenwirtschaft pflegen und zum Wohle des Hafens und des gesamten Standortes an einem Strang ziehen.“ Handelskammer-Präses Fritz Horst Melsheimer sprach von einem „Signal in die internationalen Schifffahrtsmärkte“. Und auch Bonz war zufrieden: „Ein wichtiges Zeichen im internationalen Wettbewerb.“

Bremer Handelskammer will nachziehen

Die Konkurrenz in Bremen wurde von dem Vorstoß jedenfalls aufgeschreckt. Handelskammer-Präses Otto Lamotte forderte auch dort eine Senkung der Hafengebühren. Die bremische Hafendeputation hatte dagegen beschlossen, die Gebühren für Schiffe ab 110.000 Bruttoraumzahl um bis zu 12,4 Prozent anzuheben. Mit 26.580 Euro würde der Anlauf Bremerhavens für große Schiffe 3.030 Euro teurer als in Hamburg sein. Auch dort liegt der Ausbau der Weser in Karlsruhe auf Eis. Lamotte verwies auf die Preisnachlässe, die überdies Rotterdam im nächsten Jahr gewähren will – allerdings um die von der Schifffahrtkrise betroffenen Reedereien zu entlasten. Es wird dort nicht nur die Inflationsrate (wie in Hamburg) nicht weiter gegeben, sondern die Preise werden um zwei Prozent gesenkt, was mit der Fortführung der Erleichterungen, die bereits für dieses Jahr gewährt wurden, einem Gesamtvolumen von 30 Millionen Euro entspricht.

Text: Matthias Soyka

CARL REHDER GRUPPE
Meer Schutz

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

- CARL REHDER GMBH Assekuranz- und Schiffsmakler
  Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transportgewerbe.
- CARL REHDER GMBH Versicherungsmakler
  Versicherungsmakler für mittelständische Unternehmen und das Kleingewerbe 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

Es geht auch ohne

Kein Streit, keine Schlosssprengungen oder Zusatzkosten am Burchardkai

Fotos: SLH

Die neue Kaimauer am Burchardkai erhält in den nächsten Monaten die großen Twin-Forty-Containerbrücken für die Megacarrier

Da kann sich so mancher, der in Deutschland ein Großprojekt versucht durchzuziehen, eine Scheibe von abschneiden. Die Hamburg Port Authority hat die Kaimauer am Burchardkai um 660 Meter verlängert. Und das ganz ohne Streit, Probleme oder Mehrkosten, wie es mit einem der beteiligten Partner an anderer Stelle vorkam. Im Gegenteil: Die Arbeitsgemeinschaft aus Hochtief und Bilfinger & Berger, die seit Anfang 2009 an dem Ausbau arbeitete, war sogar zweieinhalb Monate früher als geplant fertig und blieb um zehn Prozent unter den Kosten.

„So ist das, wenn man klare Vorgaben bekommt“, erklärte Henning Schewe, Geschäftsführer der Hoch Tief Solutions AG, gegenüber Wirtschaftssenator Frank Horch, der gefragt hatte, warum es nicht auch bei der Elbphilharmonie so gut geklappt habe. Indirekt war dies ein Lob an die HPA, die in die Verlängerung der Kaikante für die Liegeplätze drei und vier an Hamburgs ältestem Terminal 50 Millionen Euro investiert hatte und Auftraggeber war.

Die beiden neuen Umschlagsbereiche sind auf die größten derzeit noch im Bau befindlichen Containerschiffe für bis zu 18.000 TEU Kapazität und eine Breite von 25 Containerreihen ausgelegt. Um die im Frühjahr aus China kommenden 2.500 Tonnen schweren Containerbrücken zu tragen, musste 22 Meter vor die alte Kaimauer eine neue Spundwand in den Boden des Hafenbeckens getrieben werden.

Gesteinsbrocken aus Erdreich gezogen

Die dabei eingesetzte Technik unterscheidet sich grundlegend von dem Verfahren, das in Wilhelmshaven angewandt wurde. Da in der Elbe bekannter Maßen durch die Eiszeit Findlinge tief im den Grund liegen, hat Hochtief zunächst einen Meter breite Rohre in die Erde getrieben und damit etwaige Gesteinsbrocken aus dem Erdreich geholt. Anschließend wurde die so entstandene Rinne mit Kies gefüllt, in den dann die Spundwand getrieben wurde. „Wir konnten dadurch sicher stellen, dass es leine Schlosssprengungen gibt“; so Schewe. Die treten auf, wenn die miteinander verhakten Stahlwände am Boden auf ein Hindernis treffen oder schief eingerammt wurden. Die Schnittstellen reißen von unten wie ein Reißverschluss auf, und die Hinterfüllung rieselt ins Hafenbecken.

13.000 Tonnen Stahl und 50.000 Tonnen Beton

Ein Schaden, der extrem teuer und zeitaufwendig ist. Man rechnet am Jadebusen mit Zusatzkosten von mindestens 50 Millionen Euro – so viel, wie in Hamburg die ganze Kaikante gekostet hat.

Auch ansonsten beeindrucken die Zahlen des oberhalb der Wasserlinie eher unscheinbaren Baus. 13.000 Tonnen Stahl und 50.000 Tonnen Beton wurden verbaut sowie 260.000 Kubikmeter Sand aufgespült. Die Länge der Stahlbohlen beträgt, wenn man sie hintereinander legen würde, 41 Kilometer. Und der Unterbau entspricht der Höhe eines zehngeschossigen Hochhauses.

„Wir werden hier den leistungsfähigsten Umschlagsplatz im Hamburger Hafen schaffen“, freute sich HHLA-Vorstand Stefan Behn, der für die Containerterminal-Sparte im Konzern zuständig ist. Neben der gigantischen Größe der Twin-Forty-Containerbrücken beeindrucken auch ihre Doppelgreifer, die parallel zwei 40-Fuß-Container oder vier 20-Fuß-Container gleichzeitig heben können. Im Umfeld wird zudem weiterhin der Lagerbereich auf einen Block-Stapelbetrieb umgestellt, der ein Abstellen der Boxen in fünf statt bislang in zwei Schichten ermöglichen soll. 400 Millionen Euro hat die HHLA hierfür in den letzten sechs Jahren investiert. Noch einmal die gleiche Summe wird nötig sein, um die Umschlagskapazitäten auf 6 Millionen TEU erhöhen.

Zufrieden: Stefan Behn (HHLA), Frank Horch (Senat), Jens Meier (HPA) und Henning Schewe (Hochtief)

Seit 1999 investierte die HPA 100 Millionen Euro

Seit 1999 hat die HPA in den Ausbau der Kainanlage am Burchardkai insgesamt 100 Millionen Euro investiert. Nun ist sie über 1.500 Meter lang. Die beiden neuen Liegeplätze sollen Ende des kommenden Jahres in Betrieb gehen. Behn ist überzeugt, dass von den beiden Großliegeplätzen der gesamten Hafen profitieren wird. „Wir steigern damit die Attraktivität des Hafens für unsere internationalen Reederkunden“, so Behn.

Text: Matthias Soyka

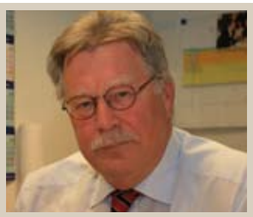
Container-Binnenschiffer machen mobil

Flussreder fordern sichere Liegeplätze an den Hamburger Containerterminals

Fotos: k+s

Im 185 Meter langen Koppelverband schafft BCK es künftig, bis zu 146 TEU zu transportieren

Irgendwann ist Schluss mit lustig. Heiko Heß, Abteilungsleiter Containerservice der K+S Transport GmbH, ist eigentlich ein geduldiger Mann. Seit zehn Jahren betreibt die K+S Transport zusammen mit der Walter Lauk Containerspedition GmbH und der Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben mbH im Gemeinschaftsunternehmen Börde Container Feeder GmbH (BCF), deren Geschäftsführer Heß in Personalunion ist, Binnenschiffverkehre zwischen Mitteldeutschland und dem Hamburger Hafen. 18.000 TEU bewegte BCF im vergangenen Jahr. Aber ungeachtet aller politischen Absichtserklärungen, den Umschlaganteil des Binnenschiffs im Hamburger Hafen von offiziell zwei auf fünf Prozent zu erhöhen (beim Konkurrenten Rotterdam liegt der Anteil bei ca. 40 Prozent), fristet das älteste große Stück- und Massengutverkehrsmittel in der Hansestadt ein Schattendasein. Deshalb wollen sich die K+S Transport, die für die gesamten Containertransporte der K+S Gruppe (ca. 80.000 TEU im Jahr) zuständig ist, Walter Lauk und der Marktführer Deutsche Binnenreederei zusammentun und sich für binnenschiffsgerechte, sichere sowie terminlich zuverlässig planbare Liegeplätze im Hamburger Hafen einsetzen.



Heiko Heß,
Geschäftsführer BCF

Hauptberuflich ist Heß bei der K + S Transport GmbH für die Organisation der gesamten Containertransporte zuständig, die jährlich rund 80.000 TEU umfassen.

„Wir sind bereits mit Eurogate in Gesprächen“, erklärt Heß. Dort könnte es an der Dradenau einen Platz geben, an dem die benötigten Bedingungen vorhanden sind. „Es muss jetzt endlich etwas passieren“, ergänzt Heß. So richtig der Kragen sei ihm bei einer Podiumsdiskussion in Braunschweig geplatzt, als der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Enak Ferlemann (CDU), den Verantwortlichen im Hamburger Hafen vorrechnete, dass der derzeitige Anteil des Binnenschiffes nicht, wie offiziell immer behauptet wird, bei zwei Prozent liege, sondern nur bei 1,7 Prozent. Er hatte die Terminals aufgefordert: „Zeigt, dass ihr Containerbinnenschiff könnt. Dann besorge ich euch auch das Geld für Zuschüsse.“ Heß haut in die gleiche Kerbe: „Zeigt, dass ihr Binnenschiff überhaupt wollt.“

Das Problem der Binnenschifffahrt auf dem Elbe-Seitenkanal liege nicht am so oft gescholtenen Schiffshebewerk in Scharnebeck. „Wenn beide Tröge funktionieren, kann es noch das 1,6-fache des jetzigen Aufkommens bewältigen“, rechnet Heß vor.

Schluss mit dem ewigen Gejammere

Man müsse nicht unbedingt Container in 135 Meter langen Schiffen – in Scharnebeck ist nur Platz für 100-Meter-Schiffe – transportieren. „Wir fahren in Koppelverbänden mit einem 100 Meter Schubschiff und 85 Meter langem Leichter und transportieren so ab Anfang 2013 bis zu 146 TEU. Alles top modern mit Bug- und Heckstrahlruder, Nachtsichtkameras, Kartenplotter, Standortverfolgung und je Einheit drei Radaranlagen. Damit können wir perfekt manövrieren und wirtschaftlich fahren.“ Natürlich sei jedoch ein Neubau in Scharnebeck notwendig, aber das dauert noch acht bis zehn Jahre bis zur Fertigstellung. „Wollen wir in Hamburg solange nur jammern oder wirklich was tun?“, fragt Heß.

Den Binnenschiffern wird immer wieder vorgehalten, sie könnten ihren Kunden keine maßgerechten Logistikpakete anbieten. Auch das, so Heß, sei nicht richtig. Denn es gebe längst Kooperationen und Modelle mit Kunden, die Transporte vom Seeterminal aufs Firmengelände mit komplexen Kundenwünschen darstellen.

Krananlagen sind nicht bedarfsgerecht

Das Problem liege nach Heß´ Worten ganz woanders. „Wenn Scharnebeck ausgebaut wird, werden wir deswegen keinen einzigen TEU mehr fahren“, glaubt er. „Wir müssen einfach preislich unter dem Lkw bleiben können.“ Und das gelinge derzeit nur schwer, da die Terminals in den Seehäfen Umschlaggebühren verlangen, die mindestens 50 Euro pro Container höher sind als die im Hinterland. Begründet wird dies von den Terminals mit den hohen Kosten, auf die sich großen Containerbrücken in der Anschaffung nun einmal belaufen. Dem entgegnet Heß: „Wir haben nicht um mehrere Millionen Euro teure Containerbrücken gebeten. Was die Terminals uns da anbieten, ist nicht bedarfsgerecht.“

Auch sei das Gegenargument unzutreffend, die Binnenschiffe brächten zu wenig Ladung, damit die Containerbrücken effizient laden könnten. „Wir haben teilweise mehr Moves als so mancher Feeder“, meint Heß. Man sei schlicht nicht auf das Binnenschiff eingestellt. So gebe es an den Liegeplätzen beispielsweise Fender, die für die Binnenschiffe zu groß und zu gefährlich sind. Bei den tiedeabhängigen Wasserständen sei es schon mehrfach vorgekommen, dass sich das flache Binnenschiff unter die Fender geschoben und dadurch die Aufbauten demoliert habe.

Keine gemeinsame IT-Schnittstelle

Ebenso gibt es noch keine IT-Schnittstelle für die Binnenschiffer. „Wir schicken zwei Tage vor Ankunft unsere Staupläne per Mail“, sagt Heß. Ein gemeinsames Portal, wie es bei den Seeschiffen angeboten wird, ist der Binnenschifffahrt bisher versagt geblieben, obwohl die IT-Verknüpfung eine ständige Forderung der Terminals ist.

Auch der Umstand, dass die Terminals vereinbarte Ladetermine nicht einhalten, führt zu längeren Umlaufzeiten im Hafen und somit auch auf der gesamten Umlaufstrecke. Diese Zeitverluste erschweren es dem Binnenschiff, sich als eine interessante Alternative zum Lkw zu entwikkeln.

In zwei Lagen geht es auf zum Elbe-Seitenkanal

BCF sei gerade dabei, mit zwei großen Verladern ein maßgeschneidertes Binnenschiffskonzept zu erarbeiten. Die Auflösung der Freizone trägt bereits zu einer deutlichen Verbesserung der Umlaufzeiten und Ladekapazität durch Wegfall der Zollabfertigung und der Zollgänge im Laderaum bei. Wenn nun die Terminals auch noch ihren Teil dazu beitragen, dürften die 1,7 Prozent zukünftig deutlich überschritten werden. So könne es für Hamburg laut Heß nur eine Devise geben: „Was die Holländer können, können wir auch.“

Text: Matthias Soyka

Der Steinwerder Hafen (links) soll von Süden her bis zur Hälfte verfüllt werden, wodurch rund vier Hektar neue Terminalflächen entstehen

C. Steinweg hofft auf Ausbau

Schon im kommenden Jahr kann die Verfüllung des Steinwerder Hafens beginnen

Im Hamburger Hafen gibt es etliche Terminals, die ein wenig abseits der großen Betreiber HHLA und Eurogate tätig sind, da sie als Multipurpose-Umschlagsunternehmen keine Phalanx an Containerkränen an ihrer Kaikante stehen haben und auch sonst eher zurückhaltend in ihrem öffentlichen Auftreten sind. C. Steinweg ist so ein Beispiel. Im Herzen der Freizone genau gegenüber des Kreuzfahrtterminals und Unilever-Hauses gelegen, werden hier seit 154 Jahren Waren über die Kaikante bewegt. Dicht gedrängt stehen die Schuppen 59 bis 64, umsäumt von diversen Freilagern auf 16 Hektar Fläche. Nun könnte diese durch die Verfüllung des südlichen Steinwerder Hafens um ein Viertel wachsen.

Die Maßnahme ist auch im Hafenentwicklungsplan erwähnt. Für Terminalleiter Rainer Fabian würde nicht nur neuer Platz entstehen, sondern auch die Enklave westlich des kleinen Hafenbeckens, wo der Schuppen 65 steht, durch die dann entstandene Landverbindung wegfallen. Erste Vorarbeiten gibt es bereits. Denn die Entwässerungsleitungen der angrenzenden Flächen, die bislang ins südliche Ende des Hafenbeckens münden, werden derzeit nach Norden jenseits der neu entstehenden Landfläche verlegt. Sobald dies abgeschlossen ist, wäre ein Baubeginn möglich. Fabian hofft auf Ende nächsten Jahres. 15 bis 17 Millionen Euro würde sein Unternehmen in neue Hallen, Flächenbefestigungen und Anlagen investieren.

Rainer Fabian,
C. Steinweg Terminalleiter

Auch ein Liegeplatz könnte vertieft werden

Mit der Auffüllung einher könnte eine Vertiefung des kleinen Hafenbeckens gehen, in dem es zwei Liegeplätze gibt. Während der Nördliche noch einen Tiefgang von 11,50 Metern Tiefe aufweist, flacht der Untergrund nach Süden hin erheblich ab, so dass dort nur noch Schiffe mit knapp sechs Meter Tiefgang anlegen können. Hier gibt es bereits Sondierungsgespräche mit der HPA, wie die neuen Liegeplätze gestaltet werden können.

Insgesamt verfügt C. Steinweg über fünf Liegeplätze mit insgesamt 1.350 Metern Länge für Schiffe bis zu 230 Meter Länge. Die 135 Mitarbeiter bewegen hier alles, was es im Bereich Stückgut und Projektladung gibt. „Wir sind das Exportgate für den süddeutschen Anlagenbau“, beschreibt es Fabian. Große Maschinenteile bis 300 Tonnen Gewicht können an Bord gehoben werden. Aber auch Holz, Papier aus Finnland und Australien, Zellstoff (via Binnenschiff aus Stendal), Aluminium, Kupferkathoden oder Gebrauchtwagen nach Westafrika können über eine RoRo-Rampe verschifft werden. Insgesamt fast 1 Millionen Tonnen im Jahr.

Schifffahrtskrise wirbelt vieles durcheinander

Anders als bei den größeren Terminals kommen die Schiffe hier eher unregelmäßig. Die Kunden sind meist am Spotmarkt unterwegs und fahren, was gerade benötigt wird. Bislang hatten die drei größeren Multipurpose-Terminals die Fahrtgebiete weitgehend unter sich aufgeteilt. Während Wallmann durch die Beteiligung der Reederei Rickmers Linie stark am indischen und asiatischen Markt ist, engagiert sich BUSS traditionell im Chinageschäft sehr. C. Steinweg war dagegen mehr auf das südliche Afrika, Südamerika und den Nahen Osten fixiert. Doch diese ohnehin recht grobe Aufteilung ist durch die Schifffahrtskrise erschüttert worden. „Da die Containerschiffe nicht mehr auslastet sind, werden die freien Kapazitäten auch vermehrt für Stückgut genutzt“, berichtet Fabian. Die Folge ist, dass alt eingefahrene Verbindungen quasi über Nacht aufgegeben werden.

Umgekehrt kommen bei C. Steinweg aber auch immer wieder Container an. Rund 50.000 TEU sind es im Jahr. Bis zu 3.500-TEU-Schiffe können hier festmachen. Die meisten erreichen per Feeder aus Finnland das Terminal. Es waren schon einmal deutlich mehr, aber durch die UN-Sanktionen gegen den Iran durfte ein Kunde nicht mehr abfertigt werden.

Kontakte der holländischen Muttergesellschaft nutzen

Um umgekehrt an neue Kunden zu gelangen, will man nun eine globalere Strategie fahren und die Kontakte des holländischen Mutterkonzerns nutzen. Seit 1994 gehören die ehemalige Sloman, Schröer & Co. GmbH und die Firma Jordaberg komplett zur C. Steinweg Handelsveem B.V. in Rotterdam. Die Ursprünge gehen am Kamerunkai, der heute auch gerne als Süd-West Terminal bezeichnet wird, auf das Jahr 1858 zurück, als hier Nathan, Philipp & Co. ihr Unternehmen gründeten. Die niederländische Muttergesellschaft verfügt heute über 82 Niederlassungen, meist Lagerhäuser, in 56 Ländern. Außer den weltweiten Lagerhäusern betreibt die Gruppe Terminals in Baltimore, Genua, Oman, Antwerpen und natürlich Rotterdam. „Wir wollen über unser Netzwerk an Großkunden heran treten, die für ihre gesamte logistische Kette am liebsten mit nur einem Partner zusammenarbeiten“, sagt Fabian. Am Versand- und am Zielort das gleiche Unternehmen – das vereinfache die Kommunikation und somit die Abläufe erheblich. Die erweiterten Kapazitäten im Steinwerder Hafen wären dabei ein zusätzlicher hilfreicher Baustein.

Text: Matthias Soyka

Warnleuchten der neuesten LED-Generation

... wo Zuverlässigkeit Voraussetzung ist IMPACT – LED-Rundumkennleuchten

Abmessungen: Höhe 80 mm, Ø 106 mm
Lieferform: Festmontage / Stativmontage / magnethaftend
Farben: gelb, blau, rot oder grün

XPERT – LED-Lichtbalken

Anwendung: Trucks oder PKW
Längen: ab 1.089 mm, maximal 1.908 mm
Farben: gelb oder blau
Tonfolgeanlage: auf Wunsch

Lieferprogramm:

- Warnleuchten für Hafen/Stadtverwaltung/Energieversorgung
- Blaulichtbalken für Feuerwehr und Rettungsorganisationen
- Magnetlichtbalken für Notärzte/Feuerwehr/ZOLL/Fahndung
- Magnetlichtbalken mit MP3-Player für Großveranstaltungen
- LED-Umfeldscheinwerfer für Feuerwehrfahrzeuge und Boote
- funkgesteuerte Suchscheinwerfer für Fahrzeuge und Boote

TECHNO DESIGN® WILMERING GmbH SONDERSIGNALANLAGEN

Techno Design Wilmering GmbH
Oststraße 28 – D-48301 Nottuln
Telefon (0049) 0 25 02/2 28 91-0
Telefax (0049) 0 25 02/2 28 91-20
Internet www.techno-design.de
wilmering@techno-design.de

HAFEN Wirtschaft

Ein Offshorehafen in einer 3D-Visualiesierung

Ein Antippen mit dem Finger auf dem Plan links, und rechts in der Ani- mation bewegen sich die Teile

Ein Terminal der Zukunft: Die Bahn fährt eine Etage tiefer

Prof. Carlos Jahn vor dem Touchscreen-Monitor

Ein-Blick in die Zukunft

Das Fraunhofer CML in Hamburg führt 3D-Animationen von Hafenanlagen durch

Planung und Bau von Umschlagterminals und Kaianlagen stellen komplexe Aufgaben dar. Neben einer verlässlichen Statik und wasserbautechnischen Herausforderungen sind bei der Entwicklung der Suprastruktur zahlreiche Anforderungen zu berücksichtigen. Beispielweise die Art und Größe der Transportgüter: Rund zehn Prozent aller Fracht, die den Hamburger Hafen durchläuft, weichen in Abmessungen und/ oder Gewicht von der Norm ab. Hierbei handelt es sich um Projektladungen wie Komponenten von Windkraftanlagen oder Produktionsanlagen, die zunehmend in besonders großen Einheiten umgeschlagen und transportiert werden. Um sämtliche Aspekte, die sich hieraus für den Planungsverlauf ergeben, berücksichtigen zu können, hat das Fraunhofer CML eine Planungsumgebung entwickelt.

Die Anlage befindet sich in den Institutsräumen an der TU Hamburg-Harburg, wo das CML angesiedelt ist. Das Fraunhofer CML ist die erste Einrichtung der Fraunhofer-Gesellschaft in Hamburg und wurde vor zwei Jahren unter der Leitung von Prof. Carlos Jahn gegründet. Das Center wird von der Stadt Hamburg teilfinanziert und erzielt Umsätze aus Forschungsvorhaben und Industrieaufträgen. Ziel ist es, dass bereits in drei Jahren zwei Drittel der Betriebskosten gemäß dem Fraunhofer-Modell durch diese Umsätze gedeckt und nur noch ein Drittel aus öffentlichen Mittel grundfinanziert werden.

Forschung und Entwicklung

Seit seiner Eröffnung im Dezember 2010 hat das Fraunhofer CML bereits eigene Studien initiiert und Forschungsvorhaben auf nationaler und europäischer Ebene akquiriert. Dazu gehören eine Umfrage unter maritimen Unternehmen zu Trends und Entwicklungen in der Seeschifffahrt im Jahr 2020, eine Studie zu Flottenmanagementsystemen und eine Übersicht über Terminal-Operating-Systeme. Auf regelmäßig großes Interesse stößt die Entwicklung eines innovativen Container-Terminals, das mittels neuer organisatorischer Ansätze und energieeffizientem Equipment bis zu 20 Prozent des vergleichbaren heutigen Energieaufwands einsparen könnte. „Wir haben dabei in mehreren Ebenen gedacht“, erklärt Jahn und meint damit, dass in diesem Modell die Bahngleise eine Etage unter den Containerbrücken und der Lkw-Zufahrt angeordnet wurden. Natürlich sei das baulich aufwendig, so Jahn, doch es habe viele Vorteile: Lkw und Bahn kreuzten sich nicht und könnten unabhängig von einander frei agieren.

Derzeit arbeitet das CML an der Seeverkehrsprognose 2030 für 36 EU-Häfen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums mit und an einem anderen spektakulären Projekt, das sich kurz MUNIN nennt und für „Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks“ steht. In den nächsten drei Jahren wird sich das CML dabei Gedanken darüber machen, ob und wie Schiffe unbemannt die Weltmeere passieren könnten. „Wir fragen uns: Wie muss die Schiffsbrücke der Zukunft aussehen?“, so Jahn. „Und: Wann kann eine Crew von Bord gehen?“ Denkbar sei beispielsweise, dass die gesamte Mannschaft nur während der Revierfahrt an Bord ist, auf hoher See aber von Bord geht. Das Schiff selbst könnte dann von Land aus über einen baugleichen Simulator dirigiert werden. Dank elektronischer Seekarten und computer-gestützter Steuerung an Bord würde ein Schiff womöglich auch wie ein Flugzeug per Autopilot fahren. Bei U-Bahnen und Werksbahnen sind derartige Fernsteuerungen bereits im Einsatz.

Eigener Schiffssimulator mit Kombinationsoption

Einen eigenen Schiffssimulator hat das CML bereits. Besonderer Stolz der Mitarbeiter ist ein Planungstisch für die Terminalvisualisierung, den das Institut entwickelt hat. Dabei ist es auf einem 42 Zoll großen Touchscreen-Monitor möglich, einzelne Bestandteile eines Terminals wie Kräne, Lagerflächen und Betriebsgebäude zu verschieben, um ein optimales Layout zu finden. Als Besonderheit ist das System mit einem Beamer gekoppelt, der eine 3D-Animation an die Wand projeziert. Das Programm ermöglicht, je nach Intensität der Programmierung der Texturen, eine realistische Darstellung der Anlage und ihrer Umgebung.

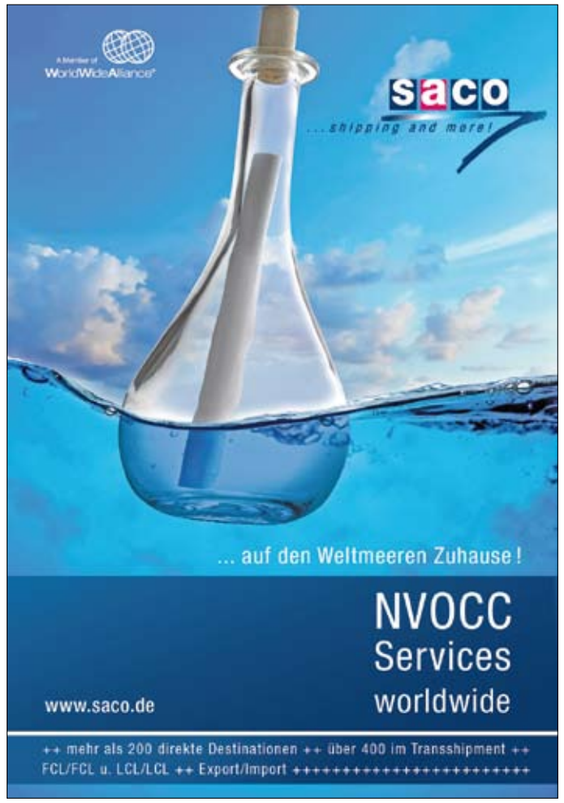
Auch Kameraflug über das Gelände möglich

Es ist sogar möglich, einen Kameraflug über bzw. durch das Gelände zu machen. Dies ist besonders für Offshore-Häfen interessant, die sich mit neuen und wechselnden Herausforderungen auseinandersetzen müssen. „Wir können hier simulieren, wie und wo zum Beispiel Rotorblätter auf einem Gelände optimal gelagert werden“, sagt Jahn. Angesichts der enormen Ausmaße der Bauteile sei die Lagerung nach Augenmaß, wie es derzeit Gang und Gebe ist, ein enormer Kosten- und Zeitfaktor. Ein Mausclick, und der Computer zeigt an, um wie viel Transportstrecke und -aufwand zu einem bestimmten Lagerort des Terminals geringer sind als andernorts.

Das System zeigt auch an, wo man mit den langen Bauteilen beim Schwenk anecken würde, sofern zuvor nicht andere Lagerteile aus dem Weg geräumt werden. Auch dies ließe sich hervorragend dreidimensional darstellen. „Auf dem Plan sehen die Dinge häufig anders als in der Realität aus“, ergänzt Jahn. „Hier haben die Terminalbetreiber eine realistische Darstellung, wie ihre Anlage in Zukunft aussehen könnte.“

Ein Traum Jahns ist, später einmal den Schiffssimulator mit dem Terminalplaner zu kombinieren. Wenn seine 23 Mitarbeiter auch diese Klippe genommen haben, könnte die gesamte Umschlagtätigkeit dargestellt werden. Mit einem Blick hätte man Einblick in die Zukunft.

Text: Matthias Soyka



Hau den Kojak drauf!

Die westfälische Firma ist auf die Beleuchtung von Einsatzfahrzeugen spezialisiert

In der dunklen Jahreszeit ist man über jedes Licht froh, das da irgendwo in der Ferne leuchtet. Auf unseren Straßen gewinnt die ausreichende Beleuchtung der Fahrzeuge immer mehr an Bedeutung. Das weiß jeder, der sich nachts schon einmal auf der Autobahn einem Fahrzeug von hinten genähert hat, das nur noch über ein funktionierendes Schlusslicht verfügt. Fährt der Wagen nun auf der linken oder rechten Spur? Bei Einsatzfahrzeugen, die mitunter auch auf ungewöhnlichen Flächen fahren oder stehen, ist das weithin sichtbare Erkennen überlebenswichtig. Denn meist werden hier Gefahrenzonen abgesichert. Auf die Beleuchtung dieser Fahrzeuge ist die Firma Techno Design spezialisiert.

Seit 26 Jahren betreibt Franz Josef Wilmering das Zwölf-Mann-Unternehmen in Nottuln nahe dem westfälischen Münster aus. Rund 200 Lampen aller Art vertreibt er für drei europäische Hersteller. Zu seinen Kunden zählen Polizeikräfte aus ganz Europa und dem Nahen Osten, Flughäfen, Seehafenterminals, Rettungsdienste, Feuerwehren und sogar Rennveranstalter. Sein jüngster Coup war die Ausstattung der Safetycars für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans.

Fotos: Techno Design

Lichtbalken gehören zum Standardrepertoire von Techno Design

DLRG Drochtersen

Polizei für Afghanistan

Safetycar in Le Mans

Die Anforderungen sind von Kunde zu Kunde unterschiedlich. Ein Rettungswagen beispielsweise hat nicht einfach nur ein Martinshorn auf dem Dach. Das Rundum-Paket umfasst Blinkleuchten im Kühlergrill, auf dem Armaturenbrett, auf dem Dach und an der Rückseite. Dazu gibt es noch eine spezielle Innenbeleuchtung. Das DRK Hamburg beispielsweise vertraut auf Leuchten von Techno Design.

Rettungswagen erhält Rundum-Bestrahlung

Auch die „Follow me"-Fahrzeuge an Flughäfen werden von Wilmering bestückt. Ob in Frankfurt, Düsseldorf, Hamburg oder Berlin: Überall laden Techno Design-Autos ein, ihnen zu folgen. Nicht immer tun das die Fahrer so gern wie am Flughafen. Auch die Polizei bedient sich der gelben Tafeln, wenn es gilt, Autos aus dem Verkehr zu ziehen.

Persönliche Beratung statt Internetz-Schnäppchen

Hauptkonkurrenz für Wilmering ist das Internet. „Viele Kunden schauen nur noch auf den Preis und kaufen irgendwelche Billigprodukte aus Fernost", konstatiert der Industriekaufmann. Dabei sei das Schnäppchen meist teurer als der Qualitätskauf. „Viele wissen eigentlich gar nicht so recht, was sie eigentlich brauchen", berichtet Wilmering weiter. Eine persönliche Beratung, die Männer von altem Schrot und Korn wie er dem seelenlosen Onlinebestellen vorziehen, führe meist zu ganz anderen Kaufentscheidungen. Zudem werde bei den Billigprodukten kaum etwas repariert. Er indes beschäftigt drei Mitarbeiter in einer eigenen Werkstatt.

Vor zwei Jahren vollzog sich ein weiterer Wandel im Lampengeschäft. Der Siegeszug der LED (light-emitting diode) begann. Heute gibt es keine einzige Leuchte mehr, in der keine der sparsamen Leuchtdioden strahlt. So auch an vielen Straddlecarriern, die auf den Hafenterminals verkehren. Wilmerings größter Kunde ist Antwerpen.

Autobauer benötigen ein Jahr Vorlauf

Techno Design arbeitet eng mit den großen Autoherstellern zusammen. Die Zeiten, als ein Polizist lässig wie Telly Savalas in „Einsatz in Manhattan" den „Kojak" aufs Dach haute, sind längst vorbei. Heute werden alle Lampen passgenau in ein Fahrzeug gebaut und nicht mehr nachträglich aufgeschraubt. Die Vorläufe dazu liegen bei bis zu einem Jahr. Für Motorräder etwa von BMW sind die Planungszeiten allerdings deutlich kürzer.

Mit den Gepflogenheiten der jeweiligen Polizeistellen eines Landes kennt sich Wilmering inzwischen bestens aus. Im Nahen Osten beispielsweise leuchten die Warnlampen blau und rot, das akustische Warnsignal, das alle modernen Lampen heute gleich mit abgeben, ist in Arabien identisch mit dem der amerikanischen Polizei. Selbst nach Afghanistan hat Techno Design bereits Ausrüstung für die dortigen zivilen Einsatzkräfte geliefert.

Mehrsprachige Balken für Großveranstaltungen

In Hamburg hat Wilmering gerade mit der Firma Klotz + Wedekind einen neuen Vertriebspartner gefunden. Derzeit versucht er zudem, ein neues Geschäftsfeld zu erschließen: Ein Leuchtbalke für Autos von Stadtverwaltungen oder Notärzten, aus der bei Großveranstaltungen Durchsagen in bis zu neun verschiedenen Sprachen ertönen. „In unserer multikulturellen Gesellschaft sind auf Megaevents die Menschen unterschiedlichsten Ländern vertreten. Wenn dort einmal ein Notfall eintritt, hilft es nur wenig, wenn eine einzige Durchsage in Deutsch gemacht wird", erläutert Wilmering seine Idee. Einsatzorte gäbe es genügend. Die multi-linguale Balken könnte auch von Bundesligavereinen benutzt werden, wenn es darum geht, unterschiedliche Fanblökke zu trennen.

Text: Holger Grabsch

Franz Josef Wilmering,
Geschäftsführer Techno Design

Follow-me für Rennwagen

Blaulicht im Polizei-Motorrad

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

Kann Weihnachtsgeld noch freiwillig gewährt werden?

Arbeitgeber müssen bei jeder Auszahlung auf Einzelfall hinweisen

In guten Geschäftsjahren möchten zahlreiche Arbeitgeber ihre Mitarbeiter zum Jahresende etwa durch Weihnachtsgeld, Gratifikationen oder sonstige Sonderzahlungen am Erfolg des Unternehmens teilhaben lassen und für die Zukunft motivieren. Fast in allen Fällen sollen diese Zahlungen nach der Interessenlage der Arbeitgeber keinen Anspruch der Mitarbeiter für die Zukunft begründen, damit der Arbeitgeber etwa bei schlechteren Geschäftsjahren oder bei fehlender Leistung einzelner Mitarbeiter in der Zukunft nicht auch dann zur Zahlung verpflichtet wird. Doch ist dies heute überhaupt noch wirksam möglich?

Das Weihnachtsgeld ist keine Selbstverständlichkeit, kann aber dazu werden

Um etwaige Ansprüche auf Sonderzahlungen für die Zukunft auszuschließen, finden sich in der Praxis in einer Vielzahl von Arbeitsverträgen solche oder ähnliche Regelungen: „Der Mitarbeiter erhält für seine Tätigkeit eine Bruttomonatsvergütung von xxx Euro. Sonstige in diesem Vertrag nicht vereinbarte Leistungen des Arbeitgebers an den Mitarbeiter sind freiwillig. Auch wenn der Arbeitgeber sie mehrmals und regelmäßig erbringen sollte, erwirbt der Mitarbeiter dadurch keinen Rechtsanspruch für die Zukunft.“

Rechtlich handelt es sich bei derartigen Regelungen um sogenannte„Pauschalvorbehalte“ für die Zukunft. Nach einer neueren Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts (BAG) vom 14. September 2011 (10 AZR 526/10) sollen solche pauschalen Freiwilligkeitsvorbehalte für die Zukunft aber nicht mehr zulässig sein.

Alle Leistungen vertraglich erfassen

Mit diesen oder ähnlich formulierten Vertragsklauseln will der Arbeitgeber regelmäßig alle im Vertrag nicht ausdrücklich vereinbarten Leistungen unabhängig von ihrer Art und von ihrem Rechtsgrund für die Zukunft ausschließen, um die eigene Entscheidungsfreiheit zu behalten, solche Leistungen künftig zu gewähren oder nicht. Dabei wird aber häufig nicht danach unterschieden, ob alle laufenden Leistungen aus dem Arbeitsverhältnis, die nicht ausdrücklich im Arbeitsvertrag vereinbart worden sind, vom Freiwilligkeitsvorbehalt erfasst werden oder ob sich die Freiwilligkeit nur auf einmalige Sonderzahlungen oder bestimmte Arten von Sonderzahlungen, wie beispielsweise Weihnachtsgeld, beziehen soll.

Das Bundesarbeitsgericht hält Freiwilligkeitsvorbehalte für unwirksam, wenn damit zugleich „pauschal“ alle künftigen Leistungen außerhalb der arbeitsvertraglichen Vereinbarungen einbezogen werden, denn der Ausschluss aller Rechtsansprüche des Mitarbeiters für alle außerhalb der arbeitsvertraglichen Vereinbarungen geleisteten Zahlungen benachteiligt den Mitarbeiter entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen.

Praktisch hat dies folgende Konsequenzen: Zahlt der Arbeitgeber fortlaufend freiwillig an die Mitarbeiter etwa Weihnachtsgeld, Gratifikationen oder sonstige Sonderleistungen, zu denen er nach den Vereinbarungen des Arbeitsvertrages nicht verpflichtet ist, können Rechtsansprüche der Mitarbeiter auf solche Leistungen für die Zukunft durch pauschale Freiwilligkeitsvorbehalte im Arbeitsvertrag nicht mehr wirksam ausgeschlossen werden.

Eindeutige Formulierungen statt Missverständnisse

Zwar hält die obergerichtliche Rechtsprechung derzeit noch solche Freiwilligkeitsvorbehalte für wirksam, mit denen jedenfalls klar und verständlich formuliert und genau bestimmt wird, welche konkreten Leistungen des Arbeitgebers freiwillig sein sollen. Will der Arbeitgeber allerdings sichergehen, dass bestimmte von ihm als freiwillig beabsichtigte Zahlungen auch für die Zukunft wirklich freiwillig bleiben, muss er gegenüber dem Mitarbeiter bei der Zahlung der jeweiligen freiwilligen Leistung in jedem Einzelfall ausdrücklich klarstellen, dass diese individuelle Zahlung freiwillig ist und sich daraus für die Zukunft kein Rechtsanspruch für den Mitarbeiter ergibt.

Dies kann entweder durch eine kurze schriftliche Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Mitarbeiter vor der Auszahlung erfolgen oder durch ein entsprechendes Begleitschreiben des Arbeitgebers zusammen mit der Auszahlung, in dem unmissverständlich darauf hingewiesen wird, dass es sich bei der gewährten Sonderzahlung um eine Einzelfallzahlung für das laufende Kalenderjahr ohne Rechtsbindungswillen für die Zukunft handelt. Erklärt der Arbeitgeber dies nicht und erweckt der Arbeitgeber den Eindruck, dass es sich bei der Sonderzahlung um eine laufende Zahlung „wie in jedem Jahr“ handelt, darf der Mitarbeiter nach Auffassung des Bundesarbeitsgerichts berechtigterweise auf eine fortdauernde Gewährung dieser Sonderzahlungen auch für die Zukunft vertrauen.

.

Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Andreas Wiechmann,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Text: Thomas Schneider, Rechts- und Fachanwalt für Arbeitsrecht

Andreas Wiechmann, Rechts- und Fachanwalt für Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de

HBV HANSEATIC® GRUPPE

Ihr bundesweiter Partner für logistische Dienstleistungen im Werkvertrag

ETABLIERT, EFFIZIENT, ERFOLGREICH

UNSERE LEISTUNGEN IM ÜBERBLICK

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

IHRE VORTEILE

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

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

Spitzenweine aus der Toskana

Im „COAST by east“ am Unileverhaus fasziniert nicht nur der Ausblick

In absoluter Toplage, mit Blick auf die Elbphilharmonie und die Marco-Polo-Terrassen, vereint die Wasserdependance des Hotels „EAST“ gleich zwei neue Szenetreffpunkte unter einem Dach: Das „COAST by east“ im Obergeschoss und „Sansibar Wine“ – ein Ableger der Sylter Edeleinrichtung - im Erdgeschoss. Mit der komplett zu öffnenden Fensterfront und einer vollständig mit Echtpflanzen begrünten Innenwand ist es Christoph Strenger und Marc Ciunis wie schon auf Mallorca im COAST gelungen, ihren 150 Gästen im Inneren ein neuartiges und außergewöhnliches Ambiente zu bieten. Im Sommer haben zudem 115 Besucher auf der Terrasse Platz.

Fotos: www.chris-jans-photo.de

Anton Rößner WAA, Marchese Antinori, Marc Ciunis, COAST-Chef (v.l.)

Foto: SEH

Das „Coast to east“ neben dem Hamburger Unileverhaus

Der Hamburger Hafen gilt seit jeher als Tor zur Welt. Das spiegelt sich hier sowohl im Speisenangebot als auch der Weinauswahl wider. Neben dem regulären Tagesbetrieb ist es auch möglich, die Location für besondere Anlässe zu buchen, was kürzlich für die italienischen Momente im Leben des neuen Hotspots sorgte. Ende November freuten sich die vom Exklusivimporteur Weinland Ariane Abayan (WAA) geladenen Gäste über einen seltenen Besucher: Marchese Lodovico Antinori – Schöpfer der Kultweine Ornellaia und Masseto – war extra aus Florenz angereist, um die Top-Weine seines neuen Weinprojekts, der Tenuta di Biserno, persönlich zu präsentieren. Das COAST bot mit dem extra auf die Weine abgestimmten Menü – u.a. ein perfekt gegartes Rinderfilet mit Birnen und Zuckerschoten, das mit Blick auf die normale Speisekarte im wenig überraschend gehobenen Preisniveau liegt – den idealen Rahmen für die exklusive Verkostung.

Der Biserno erhielt internationale Auszeichnungen

Im Fokus standen der Flaggschiff-Wein „Biserno“ und der Zweitwein „Il Pino di Biserno“ – beide international mit Spitzenbewertungen ausgezeichnet. Als echte Premiere gab es neben dem derzeit noch aktuellen Jahrgang 2008 auch den brandneuen 2009er zu verkosten, der bei dem überwiegend aus Gastronomen und Weinhändlern bestehenden Fachpublikum derart großen Anklang fand, dass viele sich im Anschluss sogar eine eigens erworbene Flasche von Marchese Lodovico Antinori signieren ließen. Man darf davon ausgehen, dass es ihm nach dem legendären Ornellaia ein weiteres Mal gelungen ist, einen echten Kultwein zu erschaffen.

Der Marchese wurde 1943 in die Weindynastie Antinori hinein geboren. Die Familie produziert bereits seit mehr als 600 Jahren Weine – nach offiziellen Aufzeichnungen, seit Giovanni di Piero Antinori 1385 Mitglied der Florentiner Winzergilde wurde. Im Laufe ihrer langen Geschichte – die mittlerweile 26 Generationen umspannt – haben die Antinoris das Unternehmen stets persönlich geleitet, dabei innovative, mitunter sogar revolutionäre Schritte gewagt und zugleich unerschütterlich den Respekt gegenüber den Traditionen und dem Land gewahrt.

Exklusivimporteur der Weine der Tenuta di Biserno für Deutschland ist die Weinland Ariane Abayan GmbH & Co. KG, Hamburg (www.abayan.de). Alle, freilich alles andere als billigen, Weine der Familie Antinori sind in Hamburg auch bei der Enoteca im Hanseviertel und im Pöseldorf Center erhältlich (www.enoteca.de).

Text: Claudia Horn

COAST by east
Großer Grasbrook 14
20457 Hamburg
Tel.: 040 - 30 99 32 30
Fax: 040 - 30 99 32 33
info@coast-hamburg.de

Öffnungszeiten:
täglich von 12 Uhr bis open end
Küchenschluss So. bis Mi.: 23 Uhr,
Do. bis Sa.: 24 Uhr

Weine ab 50 Euro

Einmal Kopffreipusten

Die Neuverfilmung von „Total Recall“ ist das alternative Weihnachtsprogramm

Die Weihnachtszeit und der Jahreswechsel sind die Zeit für Wohlfühl-Filme. Aber manchmal ist genug einfach genug. Wenn Ihnen nach einer Abwechslung in Form von atemberaubenden Schießereien steht, könnte die Neuverfilmung von „Total Recall“ eine echte Alternative sein. Denn man kann sich hier prima den Kopf freipusten lassen.

Seit 19. Dezember im Handel

Fotos: Concorde Film

Quaid in Not

Mysteriöse Schöne hilft

Ehefrau spielt falsch

Nach einer globalen Katastrophe existieren auf der Erde nur noch zwei Enklaven, die bewohnbar sind: Großbritannien, wo es sich die gehobenen Zehntausend gemütlich gemacht haben, und Australien, wo die Malocher wohnen. Viele von denen pendeln täglich mittels eines Hochgeschwindigkeitszuges zur Arbeit, der quer durch den Erdkern führt. Der Arbeiter Douglas Quaid (Colin Farrell) führt im Ghetto ein trostloses Leben und wünscht sich etwas Aufregung. Also geht er zu REKALL, einer obskuren Firma, die nette, aber gefälschte Erinnerungen verkauft. Quaid entscheidet sich für das Geheimagenten-Paket. Urplötzlich gerät seine Welt total aus den Fugen: Von allen wird er gejagt, insbesondere von seiner Ehefrau Lori (Kate Beckinsale), die zu einer schießwütigen Furie mutiert. Hilfe bekommt Quaid nur von der mysteriösen Melina (Jessica Biel), die er bereits aus seinen Träumen kennt. Gemeinsam versuchen sie, Matthias (Bill Nighy) zu finden, den sagenumwobenen Kopf des Widerstands. Oder ist das alles vielleicht nur eine falsche Erinnerung?

Irres Tempo und tolle Verfolgungsjagden

Klingt vertraut? Na klar, die Geschichte kennen wir aus der Erstverfilmung mit Arnold Schwarzenegger von 1990. Schon dieser Film hatte aus Philip K. Dicks Kurzgeschichte „Erinnerungen en gros“ einen bluttriefenden Actionböller gemacht, der nur die Ausgangsprämisse der Geschichtete verwurstete, gleichzeitig aber daraus ein interessantes Verwirrspiel um Wahrheit und Identität machte und als einer von Schwarzeneggers besten Filmen gilt. Da allerdings die damaligen Tricks heute nicht mehr völlig überzeugen, war es Zeit für eine Neuverfilmung. Die wandelt die Geschichte des Originalfilms ab und ersetzt das damalige Kunstblut durch ein irres Tempo und tolle Verfolgungsjagden in drei Dimensionen. Den Kritikern hat das zwar nicht gefallen und die Fans vermissten die eine oder andere Härte, trotzdem ist Regisseur Len Wiseman (Stirb langsam 4.0) ein gut unterhaltender, straffer Actionfilm mit tollen Schauwerten und hübschen Frauen gelungen, der auf Blu-Ray sogar 20 Extraminuten und eine höhere Altersfreigabe hat. Und die eine oder andere Anspielung auf das Original gilt es auch zu entdecken. Feuer frei.

Text: Martin Soyka

Bureau Veritas:

Bernard Anne (2.v.l.) ist nach 16 Jahren als Vizepräsident der zweitgrößten Zertifizierungsgesellschaft und Chef der Marine Division in den Ruhestand verabschiedet worden. Unter seiner Führung stieg die Zahl der von Bureau Veritas zertifizierten Schiffe von 6.200 auf über 10.000. Sein Nachfolger ist Philippe Donche-Gay (2.v.r), der auch den Bereich Offshore mit verantworten wird. Zudem wurde Jan Smit (r.) zum Vize-Präsidenten der Marine Division für die Bereiche Europa, Afrika and Nordamerika ernannt. Dr. Hans J. Gätjens (l.), Vize-Präsident der Marine Division für Europa, das Baltikum und Russland, hieß die neue Führungsriege auf dem schon traditionellen Beaujolais-Abend, der künftig „vino et veritas“ heißen wird, in der Hamburger Niederlassung willkommen und dankte Anne für die hervorragende Zusammenarbeit.

NYK Group:

Der Transport- und Logistikdienstleister Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) hat Gerald Löscher, der seit vielen Jahren als Sales Representative für den Containervertrieb in Niedersachsen und Bremen verantwortlich war, in den Ruhestand verabschiedet. Nach einer kaufmännischen Ausbildung bei Kuehne+Nagel in Hannover weckte die globale Wirtschaft schnell Löschers Interesse. Sein Weg in die Schifffahrtswelt begann 1976. In 14 Jahren als Leiter der Vertretung Hannover bei Van Ommeren erwarb er umfassendes vertriebliches Know-how. NYK konnte den Vertriebler 1994 für sich gewinnen. Seit 2005 war Löscher als Sales Representative in der Hamburger Niederlassung von NYK vor allem im Containervertrieb für Großkunden verantwortlich.

Wirtschaftsförderungsrat Hamburg:

Die Wirtschaftsförderer in der Metropolregion Hamburg haben Jutta Ludwig, Vorsitzende der Geschäftsführung der HWF Hamburgische Gesellschaft für Wirtschaftsförderung mbH, zur Sprecherin des Wirtschaftsförderungsrates der Metropolregion Hamburg berufen. Sie ersetzt turnusgemäß Norbert Leinius, Geschäftsführer der WAS Wirtschafts- und Aufbaugesellschaft Stormarn mbH, dessen Amtszeit zum Jahresende abläuft. Die Funktion des Sprechers des Wirtschaftsförderungsrates wird abwechselnd von einem Vertreter der Wirtschaftsförderungen in Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein wahrgenommen. Der Wirtschaftsförderungsrat koordiniert die Aktivitäten der Wirtschaftsförderungsgesellschaften insbesondere im Clustermanagement und im Standortmarketing. Der Wirtschaftsförderungsrat wurde im September 2006 gegründet. Um die geplanten Aktivitäten zu professionalisieren hat der Wirtschaftsförderungsrat zudem einen Geschäftsführer berufen: Andreas Köpke, seit 18 Jahren Marketingleiter der HWF, wird diese Aufgabe im Rahmen seiner Tätigkeit für die HWF und die Hamburg Marketing GmbH zusätzlich übernehmen.

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

Redaktion:
Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Holger Grabsch
Martin Soyka
Claudia Horn
Thomas Schneider
Andreas Wiechmann

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

ISSN 2193-9454

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

Fotos:
Peter Glaubitt

Druck:
PMI

Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

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

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

Erscheinungsweise:
Monatlich / zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:
Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:
Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2012

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:
29. Januar 2013

STADT LAND HAFEN

Neuer Verkehrsanschluss für Burchardkai

Rugenberger Schleuse nur ein erster Schritt im HPA-Gesamtkonzept

Die Hamburg Port Authority (HPA) will den Burchardkai fit für die Zeit nach Beendigung der Ausbauarbeiten auf dem ältesten Terminal der Hansestadt machen. Dann soll sich dort die Zahl der umgeschlagenen Container auf fast sechs Millionen TEU pro Jahr verdoppeln. Dem entsprechend müssen auch die Zuwegungen deutlich verbessert werden. Bislang gibt es auf der Straße nur eine gemeinsame Anfahrt mit Eurokai, die in Spitzenzeiten bereits jetzt unterdimensioniert ist. Mit dem Neubau der Rugenberger Schleuse soll sich dies nun ändern. Denn mit ihr einher geht eine zweite Zufahrt zum Terminal.

Foto: SLH

Erster Rammschlag: Karlheinz Pröpping, HPA, und Dirk Busjaeger, AUG. PRIEN

20 Millionen Euro investiert die HPA allein hier. Die über 100 Jahre alte Schleuse muss aus Sicherheitsgründen komplett abgerissen und neu gebaut werden. Dabei wird nur die nördliche Kammer durch die Firma AUG. PRIEN GmbH & Co. KG wieder hergestellt, die südliche Kammer verfüllt. Über die Schleusenkammer soll zudem eine Brücke gebaut werden, die den Rugenberger und den Altenwerder Damm verbindet. Beide Straßen werden im Zuge dessen ebenfalls umgebaut, so dass bis Ende 2014 über sie große 40-Tonner rollen können.

Insgesamt 100 Millionen Euro werden investiert

Doch die HPA plant noch viel mehr. Insgesamt rund 100 Millionen Euro wird sie investieren. Größte Posten sind dabei die Sanierung der Brücken an der alten Zufahrt zum Burchardkai und eine zusätzliche Eisenbahnbrücke mit einem weiteren Gleisanschluss bis zum Bahnhof Alte Süderelbe.

Die Rugenberger Schleuse wird in ihren Dimensionen unverändert bleiben. Die Kammer soll 18 Meter breit und 110 Meter lang sein. Sie wird jährlich für rund 22.000 Schleusungen benutzt, hauptsächlich von Schuten, Schleppern und Barkassen. Zudem kann man über die Schleuse die Strömung in den Köhlbrand hinein steuern und somit weitere Sedimentablagerungen reduzieren.

Text: Holger Grabsch

Bremen investiert 180 Millionen in OTB

Bremerhaven – Der Bremer Senat hat die Weichen für den Bau des Offshore Terminals Bremerhaven (OTB) gestellt und will nun selbst 180 Millionen Euro in die dem Hafen vorgelagerte Fläche investieren, nachdem im Sommer der Versuch gescheitert war, private Investoren zu finden. Er soll eine Fläche von 25 Hektar mit einer Schwerlast-Kailänge von 500 Metern für zwei bis drei Liegeplätze erhalten. Dabei plant die Stadt keine zusätzlichen Schulden. Etwa die Hälfte des Geldes soll durch Einsparungen bei anderen Projekten aufgebracht werden, 50 Millionen Euro durch erhöhte Gewinnabführungen aus Bremerw Beteiligungen. Im unmittelbaren Umfeld des OTB sind bereits diverse Zulieferer aus der Offshore-Windindustrie wie WeserWind, REpower, Areva und Power Blades angesiedelt. Experten schätzen, dass durch den Bau des OTB in den nächsten 30 Jahren zwischen 8.100 und 14.000 Arbeitsplätze entstehen könnten, da es noch eine Erschließungsfläche von rund 200 Hektar gibt.

Handelskammer begrüßt fünfte Nacht

Bremen – Die Handelskammer begrüßt die Entscheidung der Verkehrsdeputation, die Nacht von Sonntag auf Montag (22 bis 6 Uhr) für Groß- und Schwertransporte in Bremen und Bremerhaven freizugeben. Bislang durften solche Fahrzeuge von Montagabend bis Freitagmorgen verkehren. Mit dieser Maßnahme soll den stark steigenden Lkw-Verkehren mit großen Abmessungen Rechnung getragen werden.

NORDDEUTSCHES MEDIENKONTOR

PR • MARKETING • VERLAG

Wir wünschen unseren Kunden ein besinnliches Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 2013

Carl-Petersen-Str. 76 • 20535 Hamburg
+49 (0)40 36 09 84 -78
info@norddeutsches-medienkontor.de
www.norddeutsches-medienkontor.de