AUSGABE 01/2013 - DEUTSCHLAND € 4,50

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Baukasten für Offshore-Logistik

Die BLG verschifft in Bremerhaven Gründungselemente am Fließband

Einmal 1.800 Tonnen Huckepack nimmt der Spezialponton, der mit zwei Tripoden vom Weserwind-Werk zur ABC-Halbinsel geschleppt wird

In Bremerhaven ist die Verschiffung von Gründungsstrukturen voll angelaufen. In den vergangenen Jahren haben der Bremer Senat und das Umschlagsunternehmen Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG) über 20 Millionen Euro investiert, um einen regelrechten Systembaukasten für die Offshorelogistik zu implementieren. Zum einen wurde die ABC-Halbinsel, die bisher nur für den Automobilumschlag diente, bereits 2011 als Schwerlastplattform ertüchtigt, zum anderen bei einer Bremer Werft ein Spezial-Ponton gebaut.

Nicht nur hier entwickelte die BLG einige neue Komponenten, die die Verladung und Ladungssicherung an Bord erheblich erleichtern. „Bremerhaven ist nun der größte Standort der Branche“, heißt es von Seiten der BLG stolz. Das Know-how des Hafenbetriebs sowie der Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik seien miteinander verknüpft worden. Zusammen mit dem Container-Terminal 1 lasse sich die gesamte Kette von der Beschaffung über die Produktion bis hin zur Installation auf See für sämtliche Offshore-Komponenten zuverlässig steuern. Die BLG glaubt zudem, dass sich durch derart intelligente Prozesse und durch die Vernetzung der verschiedenen Schnittstellen, wie es in Bremerhaven geschieht, die Gesamtinvestitionen für Offshore-Anlagen deutlich reduzieren lassen. Bisher wurden Baustellen patchworkartig beliefert.

Seite 12

Kiel stabil

Der Seehafen verzeichnete im vergangenen Jahr ein leichtes Plus beim Güterumschlag von 0,3 Prozent und baut den Ostuferhafen weiter aus. *S. 6*

Rostock schwächelt

Die Hero musste ein Minus von fünf Prozent wegstecken, investiert aber in den Hafenausbau weitere 30 Millionen Euro. *S. 8*

Brunsbüttel boomt

Megastark präsentiert sich Brunsbüttel Ports. Der Umschlag stieg im Jahr 2012 abermals, dieses Mal um stolze zehn Prozent. *S. 10*

GROMEX DichtungsHaus

KONRAD ZIPPEL

Liebe Leserinnen und Leser,

wir sind im Jahr der Wahlen. In Niedersachsen hat das Volk entschieden, eine denkbar knappe Mehrheit von Rot-grün soll regieren. Ob sie es tatsächlich tut, wird sich zeigen. Ein-Stimmen-Mehrheiten müssen erst einmal auch die Wahl zum Ministerpräsidenten überstehen. Wir erinnern uns an Schleswig-Holstein.

Doch was bedeutet der wahrscheinliche Machtwechsel in Hannover? Noch-Ministerpräsident David McAllister hatte kurz vor der Wahl die zweite Ausbaustufe für den Jade-WeserPort in Aussicht gestellt. Eine Idee, mit der er ziemlich alleine stand. Zuvor hatte er sein Veto zur Elbvertiefung zurückgezogen.

Und nun? Gut möglich, dass die neue Regierung eine Rolle rückwärts macht. Ob der Hannoveraner OB Stephan Weil etwas für die Küste übrig hat, wird sich zeigen. Auch könnte die Fahrrinnenanpassung zum Zankapfel während des Bundestagswahlkampfes werden. Immerhin ist das Bundesverkehrsministerium Antragsteller – auf Bitten Hamburgs. Im vierten Quartal wollen eigentlich die Richter in Karlsruhe über die Einwände entscheiden. Weiteres politisches Störfeuer wäre da fatal.

Herzlichst

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles Seite

Bau des CTS nicht vor 2017 4
Kiel bleibt stabil 6
Rostock schwächelt 8
Brunsbüttel boomt 10
BLG-Offshoreumschlag 12

Wirtschaft Seite

Automatischer HANSAPORT 14
Steckregale bei Eichholtz 16

Recht & Geld Seite

Darauf müssen Sie 2013 achten 18

Essen Seite

Au Quai 20

DVD Seite

Looper 21

Personal Seite

Veränderungen in Firmen 22

Impressum 22

Meldungen Seite

Wichtiges aus Stadt und Land 23

SPEDITIONS-ASSEKURANZ
Versicherungsmakler GmbH

Ihr Expertenteam für

Spediteure und Frachtführer

Die wichtigsten Versicherungsangebote:

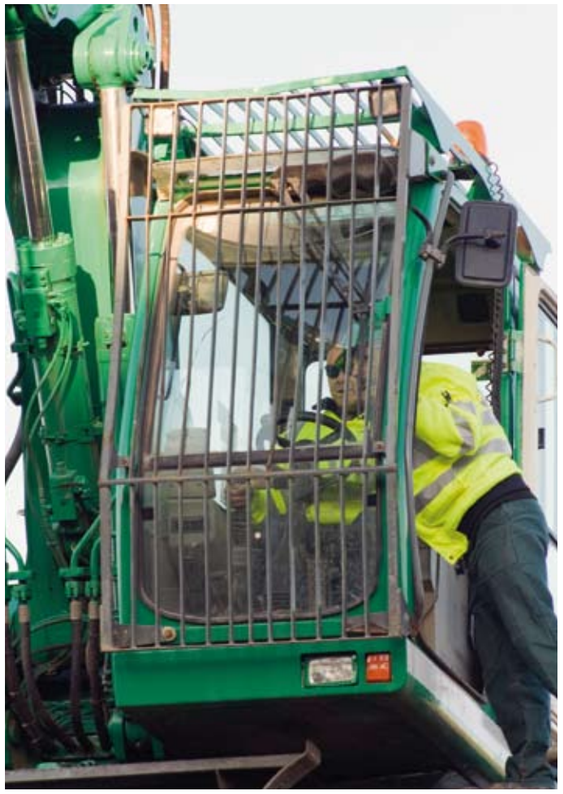
- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherungen

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

Weichenstellungen im Hamburger Hafen

CTS-Ausbau nicht vor 2017 – DNV und GL fusionieren – Zollzaun weg

Zum Jahreswechsel haben eine ganze Reihe von wichtigen Entscheidungen rund um den Hamburger Hafen statt gefunden. Zunächst verlängerte die Hamburg Port Authority (HPA) den Pachtvertrag für Buss am Hansa Terminal bis Ende 2016. Dann gaben die Schiffszertifizierer Det Noske Veritas und Germanischer Lloyd ihre Fusion bekannt. Zudem bestätigten die beiden Hamburger Reederei Hamburg Süd und Hapag Lloyd, dass sie über genau so einen Zusammenschluss ebenfalls nachdenken. Und schließlich legte der Erste Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) selbst Hand an, als es darum ging, den Zollzaun der Freizone abzubauen.



Per Kran hob Olaf Scholz den Zollzaun hoch

Was bedeutet das nun alles für den Standort Hamburg? In den Tageszeitungen wurde die Verlängerung der Pacht mit Buss als Aufschub für den Umbau des Central Terminals Steinwerder gewertet. Unter dem CDU-Senat hatte die HPA 2008 unmittelbar vor der Wirtschaftskrise deutlich über 100 Millionen Euro an Buss dafür gezahlt, dass sie möglichst frühzeitig an die ursprünglich bis 2025 verpachteten Flächen herankommt. Auch andere Firmen erhielten, wenn auch deutlich geringere, Abfindungen. Dann kam die Krise, die bis heute nicht überwunden ist.

Dennoch will die HPA nicht von einem Aufschub reden. Tatsächlich dauert es nämlich über zwei Jahre, das gesamte 125 Hektar große Areal, das teilweise noch von Wasserläufen und Hafenbecken durchzogen ist, nach alten Fliegerbomben abzusuchen. Zudem ist die Suche nach einem Investor noch immer in vollem Gange. Keine leichte Aufgabe im Zeichen von Bankenkrisen und Finanznot. Klar scheint nur, dass ein reines Containerterminal ausgeschlossen ist. Die vier vorhandenen großen Anlagen von HHLA und Eurogate werden nach ihrem Endausbau bis zu 20 Millionen TEU umschlagen können. Derzeit liegt das Jahresvolumen bei rund 9 Millionen TEU. Mit der Verlängerung der Pacht für Buss generiert die Stadt jedoch weitere Mieteinnahmen und glaubt so, die vorhandenen Flächen möglichst lange gewinnbringend zu nutzen.

Schiffszertifizierer ergänzen sich gut

Mit dem Zusammenschluss des norwegischen Schiffszertifizierers Det Norske Veritas, bislang in diesem Segment Nummer vier in der Welt, und des Germanischen Lloyds, bislang Nummer fünf, geht einerseits eine 145 Jahre alte Tradition zu Ende, andererseits entsteht eine der größten Zertifizierungsgesellschaften überhaupt. 13.000 von rund 50.000 Handelsschiffen weltweit werden dann von ihr betreut. Beide Firmen sind am Markt für höchste Qualität bekannt und ergänzen sich gut. Während DNV vornehmlich im Bereich Bulker und Tanker agierte, ist der GL absoluter Marktführer bei Containerschiffen. Da große Reedereien meistens in beiden Segmenten unterwegs sind und Service aus einer Hand wünschen, macht der Zusammenschluss nach Expertenmeinung durchaus Sinn. Zudem sind DNV und GL bei den innovativen Techniken wie LNG oder Windenergie ähnlich aufgestellt.

Allerdings müssen noch diverse Kartellbehörden auf mehreren Kontinenten der Fusion zustimmen. Dies könnte frühestens im Mai der Fall sein. Die Familie Herz, die bislang Hauptgesellschafter beim GL war, wird in dem neuen Unternehmen über ihre Beteiligungsgesellschaft Mayfair noch 36,5 Prozent der Anteile halten und hat angekündigt, auch weiterhin langfristig in der neuen DNV GL Group engagiert zu bleiben, die künftig in 100 Ländern mit 17.000 Beschäftigten vertreten sein wird. Der Umsatz des fusionierten Unternehmens liegt derzeit bei rund 2,5 Milliarden Euro – 820 Millionen Euro stammen vom GL, 1,68 Milliarden Euro von DNV.

Extrem schwieriges Jahr für alle Reedereien

Nach etlichen Jahren Unterbrechung haben auch die beiden großen Hamburger Reedereien Hamburg Süd und Hapag Lloyd erneut Fusionsgespräche aufgenommen. Der Ausgang ist indes ungewiss. Hamburg Süd gehört zum Oetker-Konzern, Hapag Lloyd wird von einem Konsortium getragen, in dem die Stadt Hamburg, der Kühne+Nagel-Chef Michael Kühne sowie die TUI die meisten Anteile besitzen. Ein Zusammenschluss würde beide Unternehmen zu den größten Containerschiffsreedereien Maersk und CMA CGM aufschließen lassen. Diese hatten sich zuletzt einen langen Preiskampf geliefert, der die Frachtraten und in deren Folge auch die Charterraten auf ein ruinöses Level drückten, unter dem nun die gesamte Branche zu leiden hat. Nach Meinung vieler Marktbeobachter wird dieses Jahr für viele Reedereien aufgrund anhaltender starker Neubauten, der hohen Bunkerkosten und des nachlassenden Welthandels extrem schwierig. Nur große, leistungs- und finanzstarke Unternehmen könnten dies überleben.

Radikale Kehrtwende bei Hausbooten?

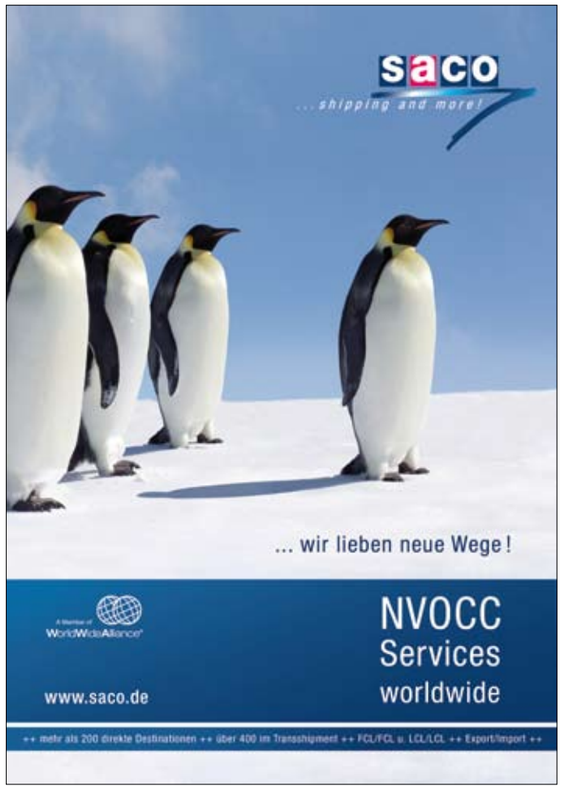
Etwas einfacher dürfte es indes im Hamburger Hafen werden. Bürgermeister Olaf Scholz griff symbolträchtig selbst zum Schneidbrenner, um das erste Stück des Zollzauns am Spreehafen abzuschweißen. Über 100 Jahre hatte er Wilhelmsburg vom Hafen getrennt, nun ergeben sich für das weitgehend natur-belassene Areal, das etwa 60 Prozent der Fläche der Außenalster umfasst, neue Möglichkeiten. Der Senat überlegt, den Spreehafen aus dem Hafengebiet heraus zu lösen und für die Naherholung zugänglich zu machen. Oberbaudirektor Jörn Walter sprach von der bevorzugten Genehmigung von Hausbooten. Nach dem jahrelangen Streit mit dem Liegermuseum, bei dem nicht hafenaffine gewerbliche Nutzungen seitens der HPA kategorisch ausgeschlossen wurden, wäre dies eine radikale Kehrtwende.

Arend Agthe, Vorsitzender des Hamburger Hausbootvereins HHLV, sagte hierzu: „Der Hafen Lieger Verbund hat im Spreehafen den Bau einer neuen Zugangsbrücke beantragt. Wenn uns die Finanzierung gelingt, kann so das museale Ensemble mit sieben Traditionsliegern, drei Anlegepontons und einem schwimmenden Garten für Barkassenbesuche, Führungen und Informationsveranstaltungen im Rahmen der IBA/igs 2013 geöffnet werden. Zur Zeit wird an den schwimmenden Werkstätten der Vereinsanlage der schwimmende Denkmal-Lieger „CAESAR“ von 1902 für die Nutzung als Ausstellungs- und Veranstaltungsraum an einer für die Öffentlichkeit geeigneten Liegestelle im Hafen ausgebaut.“

Heiß: Mit einem Brenner gab Scholz dem Pfosten Feuer

Fotos: SLH

Text: Matthias Soyka



Die Shuttleverbindung nach Verona ist gut angelaufen

Die Eisenbahntransporte sollen weiter ausgebaut werden

Kiel jagt Hamburg Container ab

Güterumschlag verharrt 2012 jedoch bei 6,3 Millionen Tonnen

Der Seehafen Kiel zieht eine positive Bilanz für das vergangene Jahr. Mit 6,3 Millionen Tonnen erzielte der städtische Betrieb ein leichtes Plus von 0,3 Prozent, das im deutlich weniger lukrativen Passagierbereich mit 2,2 Prozent auf 1,9 Millionen Gäste erheblich besser ausfiel. Zudem liefen 136 Kreuzfahrtschiffe den Hafen mit insgesamt 350.000 Passagieren (-drei Prozent) an. Stark gestiegen ist dabei vor allem der Anteil der Transitpassagiere, die das Anlegen an der Hörn zu einem Tagesausflug in der Stadt nutzten. Ihre Zahl kletterte auf 50.000. Und fast zufällig schaffte der Seehafen den Einstieg ins Containergeschäft, indem die Schleswig-Holsteiner dem Hamburger Hafen ein paar Container abjagten.

Die Reederei Transatlantic aus Göteborg ist mehrmals den Ostseehafen angelaufen und hat hier im Durchschnitt 100 Container abgeladen. Sie waren für den Export nach Übersee bestimmt und mit Papierprodukten aus Finnland beladen. Ursprünglich hatte das Schiff auf seinem Weg nach Zeebrügge einen Abstecher nach Hamburg gemacht, um dort die 100 Boxen abzuladen. Dann jedoch reifte bei den Verantwortlichen der Gedanke, sich den 200 Kilometer langen Abstecher zu sparen und in Kiel die Ladung zu löschen, die anschließend per Bahn in die Hansestadt transportiert wurde. Dort wurde sie wie gewohnt auf einen großen Frachter verladen. Allein so wurden 2.500 Boxen vom Ostufer mit Blockzügen abgefahren. Hinzu kommen 12.500 Boxen, die vom Schwedenkai nach Hamburg gebracht wurden. Sollte sich die Zahl weiter erhöhen, erwägt die Geschäftsleitung den Kauf eines neuen Hafenmobilkrans, der im Umschlag von Containern erheblich leistungsfähiger ist als die normalerweise eher auf Schwerlast ausgerichteten Standardkräne.

Der Ostuferhafen wird in diesem Jahr um vier Hektar erweitert

Ganzzugverkehr nach Verona läuft gut

Sehr zufrieden ist Geschäftsführer Dirk Claus mit dem im Oktober eingerichteten Ganzzugverkehr nach Verona. Die zweimal wöchentlich abgefertigte Verbindung ist zu 60 Prozent ausgelastet und könnte alsbald durch eine dritte Abfahrt in der Woche ausgebaut werden. Der Service wird von der Stena Freight Line in Kooperation mit der Frankfurter Kombiverkehr angeboten. Die Reederei erwägt aufgrund des Erfolges auch andere Wirtschaftszentren wie Duisburg, Ludwigshafen oder Rotterdam mit Kiel via Schiene zu verbinden. Bei den Fahrgästen erzielte Stena Line ein Plus von 13 Prozent auf 398.000 Passagiere, bei den Fahrzeugen stieg die Zahl sogar um 22 Prozent auf 90.000. Hinzu kommen 80.000 Frachteinheiten auf der Strecke Kiel-Göteborg.

Den größten Zuwachs fuhr DFDS mit seiner Verbindung nach Klaipeda ein. Insgesamt wurden 663.000 Lademeter exportiert und 594.000 Lademeter importiert. Sehr gut entwickelte sich auch die seit Mitte 2011 bestehende Verbindung nach Ust Luga, die um 17,9 Prozent zulegte.

Die dritte große Reederei, die Kiel anläuft, die Color Line, steigerte ihr Ergebnis um zwei Prozent auf 1,15 Millionen Tonnen. Die Zahl der transportierten Lkws nahm auf der Strecke Kiel-Oslo um acht Prozent auf 11.000 zu. Mit den beiden Schiffen stoße man nun an die Kapazitätsgrenzen, sagte Gunnar Möller, so dass die Reederei überlege, ein drittes Schiff einzusetzen.

Kerngeschäft bleibt der RoRo-Fährverkehr

Womöglich wird ein zusätzlicher Kran für Container angeschafft

Fotos: Seehafen Kiel

Umschlagsanstieg auf 9 Millionen Tonnen möglich

Für dieses Jahr rechnet Claus für den Kieler Seehafen mit einem stabilen Geschäftsverlauf. Mittelfristig hofft er auf einen Anstieg auf 9 Millionen Tonnen. Hierzu werde am Ostufer ein Areal von vier Hektar ausgebaut. Bis Ende nächsten Jahres investiert die Landeshauptstadt 12 Millionen Euro in die Ertüchtigung der Kaianlagen. Dabei soll am Ostufer eine Halle so erweitert werden, dass sie auch für die Abfertigung von Passagieren im Kreuzfahrtbereich aushelfen kann. Bereits im März wird eine neue 3.000 Quadratmeter große Halle für die Lagerung von Forstprodukten fertig gestellt sein.

Noch unklar ist indes, inwieweit Kiel seine Anleger mit alternativen Stromanschlüssen ausrüstet. Die Option Landstrom ist wenig attraktiv, da sie mindestens Investitionen in Höhe von 5 Millionen Euro bedeuten würde. „Alles hängt davon ab, wie die Reedereien sich auf die geänderten SECA-Grenzwerte 2015 einstellen“, sagte Claus. Color Line und DFDS setzen derzeit auf den Einsatz von Scrubbern, die ähnlich wie ein Katalysator die Abgase auf einen Schwefelgehalt von unter 0,1 Prozent (derzeit liegt der Grenzwert bei einem Prozent) senken sollen. Die Stena Line baut auf Methanol. Letztlich dürfe das Angebot des Hafens nicht teurer sein als die Stromerzeugung an Bord. Landstrom sei kaum unter 34 Cent pro Kilowattstunde realisierbar, was etwa doppelt so teuer wie der Hausstrom wäre.

Eine weitere Option bilde die Versorgung der Schiffe von der Wasserseite aus mit schwimmenden Gasbargen, wie sie auch in Hamburg diskutiert werde. Hier sei man laut Claus mit Becker Marine Systems im Gespräch.

From Sea to road statt from road to Sea

Die neuen Umweltschutzrichtlinien sehen die Kieler mit gemischten Gefühlen. Einerseits könnten die höheren Betriebskosten, die mit der Umsetzung der SECA-Verordnung um 20 bis 40 Prozent steigen dürften, dazu führen, dass noch mehr Feederdienste über Kiel und nicht mehr aus Hamburg bedient werden könnten, wie das Beispiel Transatlantic zeigt. Viel wahrscheinlicher, so Volker Muus von DFDS, sei jedoch, dass erheblich mehr Ladung auf der gesamten Strecke zwischen Skandinavien oder dem Baltikum und Mitteleuropa zurück auf die Straße gehen werde, sofern die Politik nicht gegensteuere. Das allgemein erklärte Ziel „From road to Sea“ wäre dann in sein Gegenteil verkehrt.

Text: Matthias Soyka

Dirk Claus,
Geschäftsführer

„2012 war ein schwieriges Jahr“

Rostocker Hafen schließt mit einem Minus von fünf Prozent ab

Das hatte sich Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock (Hero), anders vorgestellt. Da hatte man 39 Millionen Euro in die Infrastruktur des Seehafens gesteckt, dabei den Pier III fertig gestellt, den Liegeplatz 5 im Ölhafen saniert und das Fährterminal umgebaut. Doch statt eines erhofften Umschlaganstiegs sackte das Jahresergebnis zum zweiten Mal in Folge ab. Während der größte deutsche Ostseehafen Lübeck mit einem leichten Minus von einem Prozent das Jahr beendete, beschleunigte sich in Rostock der Rückgang sogar auf ein Minus von fünf Prozent oder 1,3 Millionen Tonnen auf 22,7 Millionen Tonnen. „2012 war ein schwieriges Jahr“, konstatierte der Hafenmanager und nannte etliche Gründe.

Foto: Hero

In den Rostocker Hafen wird die Hero in diesem Jahr rund 30 Millionen Euro investieren

Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer Hero

Rund die Hälfte des Rückgangs ist auf Ausbauarbeiten der Bahnstrecke Rostock-Berlin zurückzuführen. Sie ist seit mehreren Monaten voll gesperrt, was den Zementumschlag in einer Größenordnung von 500.000 Tonnen zum Erliegen gebracht hatte. Bauermeister hofft, dass in der zweiten Jahreshälfte, wenn die Arbeiten abgeschlossen und dann zwei durchgehende Gleise in die Hauptstadt führen, dieses Geschäftsfeld neu auflebt und dank der größeren Kapazitäten besser als zuvor.

Neuer Fähranleger bleibt zunächst verwaist

Ebenso wenig Einfluss hatte die Hero auf die Probleme, die die Reederei Scandlines mit dem Bau zweier neuer Fähren hat. Zwischenzeitlich mussten die Dänen den Auftrag bei der insolventen Stralsunder P + S Werft kündigen. Der gerade fertig gestellte neue Fähranleger bleibt damit vorerst verwaist. Bauermeister zeigt sich jedoch überzeugt, dass Scandlines die Fähren andernorts ordern wird. Ein Einsatz vor Ende 2014 scheint allerdings kaum wahrscheinlich. Bis dahin könnte die Reederei aber mit anderen Fähren hin und wieder Leben in die neue Anlage bringen.

Zum Dritten erfuhr auch der Seehafen Rostock als Bindeglied zwischen Süd- und Südosteuropa und Skandinavien die Auswirkungen der europäischen Wirtschaftskrise. Besonders die Währungsschwankungen der schwedischen Krone verhagelte die Bilanz auf der wichtigen Strecke Rostock-Trelleborg.

Weniger Fähr-, mehr Eisenbahnverkehr

Da der Fährhafen jedoch im vergangenen Jahr erheblich umgebaut und teilweise reorganisiert wurde, sei das Ergebnis „noch gerade so hinnehmbar“. Insgesamt liefen 7.257 Fähr-, RoRo-, Tank-, Fracht- und Kreuzfahrtschiffe Rostock an, davon 5.426 Fährschiffe. Auf sie und von ihnen rollten 11,15 Millionen Tonnen Fährgüter und 1,25 Millionen Tonnen RoRo-Güter (je -fünf Prozent). Die Zahl der beförderten Lkws sank um gut 16.000 auf knapp 311.000, Trailer wurden 3.300 weniger befördert. Insgesamt waren es noch 110.000.

Erfreuliche Anstiege gab es dagegen im Eisenbahnverkehr. Die Zahl der Eisenbahnwaggons nahm um gut 1.000 auf knapp 7.400 zu. Noch besser präsentierte sich der Kombinierte Verkehr. Am gerade im Ausbau befindlichen KV-Terminal wurden über die 30 wöchentlich verkehren Züge nach Verona, Basel, Hamburg/Duisburg, Novara, Brno und Wels insgesamt 64.255 Trailer (+1.271) transportiert. Die Gesamttonnage stieg noch stärker von 1,5 auf 1,8 Millionen Tonnen.

Für 2013 herrscht verhaltener Optimismus

Für dieses Jahr ist Bauermeister verhalten optimistisch. Im für die Tourismusbranche wichtigen Kreuzfahrtbereich wird Rostock in diesem Jahr mit 197 Schiffsanläufen eine neue Rekordmarke setzen. Die alte aus 2012 lag bei 181 Ankünften. Eine viel beachtete neue Abwasserbeseitigungsanlage wurde hierfür in Zusammenarbeit mit der Firma Eurawasser in Betrieb genommen. Über sie werden die Kreuzfahrtschiffe von Grauwasser befreit, das nach einer Analyse in den Klärbecken der Gesellschaft eingeleitet wird.

Der lukrative Frachtumschlag dürfte stabil bleiben. Mittelfristig glaube man aber an eine deutliche Belebung. „Sonst würden wir nicht weiter investieren“, so Bauereister. Rund 30 Millionen Euro werden es in diesem Jahr sein. Vor allem das KV-Terminal soll fertig gestellt werden

Doch es bleiben Risiken. Für die Vertiefung der sechs Kilometer langen Hafeneinfahrt um zwei Meter hofft die Hero auf die Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan. Der Seekanal Rostock sei mit einem hohen Kosten-Nutzen-Faktor von fünf bewertet. Soll heißen: Für jeden investierten Euro erhält man fünf Euro Profit. Doch auch hier könnten neben der zögerlichen Bundesregierung Klagen von Anwohnern für Verzögerungen sorgen.

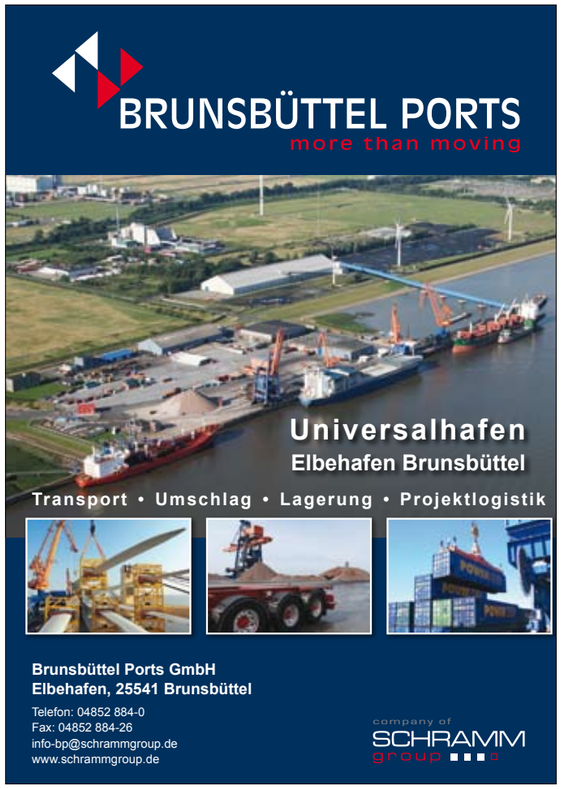
SECA-Grenzwerte bleiben größtes Risiko

Das größte Problem dürfte die Verschärfung der Schwefelgrenzwerte in Nord- und Ostsee werden. Ab 2015 sinken sie in den SECAs von einem auf 0,1 Prozent. Das dürfte die Frachtkosten erheblich erhöhen. Reedereien rechnen zwischen 20 und 40 Prozent. Dadurch würde die Konkurrenz auf der Straße deutlich attraktiver werden. Bauermeister hofft jedoch, dass sich die Weltschifffahrtsorganisation IMO angesichts der Krise in der internationalen Schifffahrt zu Ausnahmeregelungen überreden lässt. Zudem würde aufgrund der höheren Nachfrage vermutlich auch der Dieselkraftstoff für Lkw teurer werden. Darüber hinaus sei fraglich, ob Straße und Schiene überhaupt genügend Kapazitäten hätten. Die Reedereien könnten ihre gestiegenen Kosten über Skaleneffekte durch den Einsatz größerer Schiffe abfedern. Am meisten würden Finnland, das Baltikum und Nordschweden unter den Neuregelungen leiden.

Text: Matthias Soyka

Die Verladung von Bahnwaggons bleibt ein Nischengeschäft

Positiv hat sich der Umschlag am KV-Terminal entwickelt



Brunsbüttel Ports mit Rekordumschlag

11,5 Millionen Tonnen gingen über die Kaikante

Foto: Brunsbüttel

Zum Jahresbeginn wurden im Elbehafen 21 Windkraftflügel aus China für Nordex-Onshore-Projekte in Mecklenburg-Vorpommern abgeladen

Die Brunsbüttel Ports GmbH hat mit dem Elbehafen, dem Ölhafen und dem Hafen Ostermoor im vergangenen Jahr erneut einen Rekordumschlag erzielt. Nachdem im Vorjahr erstmalig die 10-Millionen-Tonnen-Marke überschritten wurde, konnte der Umschlag in 2012 um über zehn Prozent gesteigert werden. Insgesamt wurden annähernd 11,5 Millionen Tonnen bewegt, das entspricht einem Gesamtzuwachs von 1,1 Millionen Tonnen in den drei Brunsbütteler Häfen.

„Die Steigerung ist auf die konsequente Umsetzung der Universalhafenstrategie zurückzuführen sowie auf das solide Wachstum wesentlicher Kunden“, erläutert Geschäftsführer Frank Schnabel. Die Hafengruppe verzeichnete in allen drei Segmenten – trockene Massen- und Schüttgüter, Stückgüter und Flüssiggüter – einen Anstieg des Umschlagsvolumens.

Elbehafen wird weiter ausgebaut

Den Elbehafen prägten in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres der Start der Baumaßnahmen zur Ertüchtigung des mittleren Liegeplatzes und das damit verbundene Vorrammen der neuen Spundwand. Brunsbüttel Ports investiert hier 15 Millionen Euro. Zum Jahreswechsel waren bereits über 50 Prozent der Bauarbeiten erledigt. Dabei lief das Tagesgeschäft dennoch ohne wesentliche Beeinträchtigungen.

Neben dem neuen mittleren Liegeplatz, hat die Hafengruppe mit Partnern über 5 Millionen Euro in den Neubau eines Verwaltungsgebäudes investiert, das im Mai gemeinsam mit zwei weiteren Eigentümern bezogen wird. Eine weitere Investition folgt aus der Unterzeichnung eines neuen Fünf-Jahres-Vertrags mit der Raffinerie Heide. Für diesen Umschlag sind neue Öllöschanlagen im Gesamtwert von über 1 Million Euro bestellt, ihr Einsatz erfolgt ab Spätsommer dieses Jahres.

Rendsburg als neues Standbein

Mit der Inbetriebnahme des neuen Schwerlasthafens Rendsburg Port im Sommer 2012 wurde ein weiterer Meilenstein erreicht. Der Hafen wird erfolgreich als Joint Venture zwischen Brunsbüttel Ports GmbH und AHLMANN-ZERSSEN GMBH + CO KG betrieben. Als junger Hafen übernimmt der Rendsburg Port bereits seine Rolle in der Windenergie-Branche und hat unter anderem Turmsegmente für Enercon und andere Schwerlastteile in seiner Umschlagsbilanz.

Der Ausblick auf 2013 für Brunsbüttel Ports bleibt stabil mit neuen Herausforderungen. Beispielsweise laufen die Vorbereitungen für die Ver- und Entsorgung des Kohlekraftwerkes Hamburg-Moorburg.

Text: Holger Grabsch

HAMBURG
FRANKFURT AIRPORT
BREMERHAVEN
GDYNIA

Porath Customs Agents
Wir finden für alles eine Lösung, überzeugen Sie sich selbst!
We find solutions for everything, see for yourself!

Porath Customs Agents bietet Ihnen professionelles Zollmanagement – seit mehr als 25 Jahren. Von Hamburg aus hat sich das Unternehmen zu einer der größten unabhängigen Zollagenturen in Deutschland entwickelt. Porath Customs Agents beschäftigt heute in Deutschland und Polen mehr als 40 Mitarbeiter: am Hauptsitz im Hamburger Seezollhafen, am Frankfurter Flughafen, in Bremerhaven sowie in Gdynia.
Zudem verfügt Porath Customs Agents über starke Partner in Belgien, den Niederlanden, Österreich, Italien, Portugal, der Schweiz und China.

Unsere Leistungen:
· Zollabfertigung
· Fiskalvertretung
· Zusatz-Services
· Zolllager Verwaltung
· Consulting
· IT-Schnittstellen
· Online-Kundenportal

Porath Customs Agents has been offering professional customs management – for more than 25 years. From Hamburg, the company has developed into one of the largest independent customs agencies in Germany.
Porath Customs Agents in Germany and Poland now employs more than 40 professionals at its headquarters in Hamburg Seezollhafen, at Frankfurt Airport, in Bremerhaven and in Gdynia.
In addition, Porath Customs Agents have excellent partners in Belgium, the Netherlands, Austria, Italy, Portugal, Switzerland and China.

Our services:
· Customs Clearance
· Fiscal Representation
· Additional Services
· Bonded Warehouse Administration
· Consulting
· IT Interfaces
· Online Customer Portal

transport logistic
4.–7. Juni 2013, München
Halle B3, Stand 209/310

Kontakt/Contact:
Porath Customs Agents GmbH
Am Windhukkai 5 | 20457 Hamburg | Germany
Tel. +49 40 / 8000 50-500
E-Mail: customer.service@porath.com
www.facebook.com/customsagents
www.porath.com

Fotos: Bremerhaven

Ein imposantes Schauspiel ist die Verladung der Tripoden, die auf der ABC-Halbinsel zwischengelagert werden

Umschlag wie von einem anderen Stern

Gewaltige Dimensionen und wenig Manpower auf der ABC-Halbinsel

Der Blick auf die ABC-Halbinsel in Bremerhaven hat etwas Futuristisches. Wie gigantische Wunderkerzen ragen Tripoden, jene dreibeinigen Gründungsstrukturen für Offshore-Windräder, 60 Meter in die Höhe. An der Kaikante liegen Schiffe, die aussehen, als würde ein überdimensionaler Tisch umgekehrt auf ihnen liegen. Die sogenannten Jack-up-Plattformen, die sich in den Meeresboden aufständern können, um dann über dem Wasserspiegel förmlich zu schweben. Dazu am Boden Niederbordwagen, die mehr an Tausendfüßler erinnern. Und schließlich ein Ponton, der sich wie von Zauberhand dem Niveau der Kaje angleicht.

Der Ponton heißt „OFFSHORE BHV 1“ und bietet eine Tragkraft von 8.000 Tonnen. Aufgrund der enormen Größe der Tripoden, die vornehmlich verladen werden, haben nicht mehr als zwei der Gründungsstrukturen auf der 70 mal 32 Meter großen Ladefläche Platz. Sie stammen aus dem etwa sieben Kilometer entfernten Fischereihafen, wo sie von der Weserwind GmbH produziert werden. In dem rund 10 Millionen Euro teuren Ponton ist eine Hubeinrichtung installiert, die es nicht nur ermöglicht, die Ladefläche mit der Kaikante in Waage zu bringen. Sondern das Pumpensystem sorgt auch dafür, dass der Ponton die Ungleichbelastung beim Be- und Entladen ausgleichen kann. Denn die bis zu 900 Tonnen schweren Bauteile werden mit elektrohydraulischen Fahrwerken auf Schienen auf den Ponton gerollt. Steht die Fracht erst einmal am richtigen Punkt, wird sie mit einem neu entwickelten Sea-Fastening-System befestigt. Hierbei handelt es sich um eine Art Klammern mit Bajonettverschluss, die rund um die Ladung angebracht werden. Zuvor war es üblich, die gigantischen Teile auf dem Ladeboden fest zu schweißen und am Zielort wieder ab zu flexen.

Zwischenlagerung bis zum Abtransport

Die Tripoden werden auf der ABC-Halbinsel vom Ponton heruntergezogen und bis zur Weiterverschiffung zu den Windparks Global Tech I und Trianel Borkum zwischengelagert. In den hinteren Teil des Terminals gelangen die dreibeinigen knallgelben Bauteile auf Modultransportern, die im Fachdeutsch Self Propelled Modular Transporters (SPMT) heißen. Sie verfügen über 30 Achsen und einen jeweils eigenen Antrieb, der über ein portables Mischpult wie ein Modellflugzeug ferngesteuert wird. Eine Automatik sorgt dabei für die absolut parallele Ausrichtung der drei SPMTs, die jeweils eines der Standbeine tragen.

Wenn es hinaus auf See geht, heben bislang die Errichterschiffe, auch Jack-up-Plattformen genannt, die Sockel von der Kaje an Bord. Möglich wäre aber auch nach den Worten des BLG-Sprechers Hartmut Schwerdtfeger, dass der Ponton hinaus auf See gezogen wird und den Errichterschiffen die 80 Kilometer Fahrt für das Abholen der Bauteile erspart. „Wir haben ´OFFHORE BHV 1´ so konzipiert, dass er möglichst universal einsetzbar ist“, so Schwerdtfeger. Das System habe sich auch schon beim Abholen von Jackets von der angeschlagenen Schaaf Industrie AG SIAG in Emden bewährt. Diese Gründungsstrukturen verfügen über vier Beine und muten mit ihrem Stahlrohrsystem eher einem handelsüblichen Baukran an, wurden aber problemlos über die gut 100 Kilometer lange Distanz nach Bremerhaven geschleppt.

Tausendfüßler auf Rädern: Auch so fahren Schwerlasten

Nur maximal 40 Mann arbeiten auf dem Terminal

Die ABC-Halbinsel komplettiert das Angebot, das bislang am Containerterminal 1 nur die Lagerung von Rohren, Flügeln und Gondeln vorsah. Mit dem umgebauten Autoterminal deckt die BLG nun die gesamte logistische Kette ab und kann bedarfsgerecht die Lieferung zur Baustelle abwickeln. Die Zahl der Beschäftigten steht im umgekehrten Verhältnis zur Größe der Bauteile. Gerade einmal zwischen 20 und 40 Mann arbeiten auf der Anlage. Die BLG beschäftigt in Bremen und Bremerhaven insgesamt 8.500 Mitarbeiter, weltweit sind es 16.000.

Den Verantwortlichen bei der BLG jedoch ist klar, dass die ABC-Halbinsel nur eine Zwischenlösung ist. Ende letzten Jahres beschloss der Bremer Senat, das Offshore Terminal Bremerhaven für 180 Millionen Euro zu errichten. Es liegt unmittelbar vor dem Fischereihafen, in dem neben Weserwind auch Areva Generatoren und Power Blades Windflügel herstellen. Zudem hat dort das Fraunhofer Institut eine Niederlassung eröffnet. Der Betrieb der Anlage wird öffentlich ausgeschrieben. Natürlich hofft die BLG als Platzhirsch auch hier zum Zuge zu kommen. Nach der Inbetriebnahme, voraussichtlich im Jahre 2016, wäre die Pontonlösung überflüssig, da die Bauteile von den nahe gelegenen Werken auf dem Landweg zur Verschiffung rollen dürften. Vielleicht aber geht es dann doch für „OFFSHORE BHV 1“ hinaus auf die See.

Text: Matthias Soyka

Auf einem Doppelschienensystem können die 60 Meter hohen Tripoden gerollt werden

„Das ist meine Märklin-Eisenbahn“

Erhard Meller automatisierte das HANSAPORT-Terminal

Fotos: HHLA

Ein gewaltiger Schaufelbagger gräbt sich durch die Kohlehalden und wirft sie auf ein Förderband

Es gibt Leute, die stehen nicht so gerne im Mittelpunkt. Insofern dürften Erhard Meller diese Zeilen eher missfallen. Der studierte Mess-Regel- und Rechentechnik-Ingenieur ist seit über 21 Jahren Geschäftsführer der HANSAPORT Hafenbetriebsgesellschaft mbH, die zu 51 Prozent der Salzgitter AG und zu 49 Prozent der HHLA gehört. Unter seiner Leitung wurde die 68 Hektar große Anlage zum modernsten Massengutterminal der Welt umgebaut. 8,5 Millionen Tonnen Erz und 5,1 Millionen Tonnen Kohle landeten 2012 hier an – etwa 20 Prozent des gesamten Hamburger Imports.

Diese enorme Umschlagsleistung schaffen gerade einmal 107 Mann im Dreischichtbetrieb. Doch die Zahlen täuschen. Eigentlich werden nämlich ca. 27 Millionen Tonnen bewegt. Denn das Schüttgut wird ja nicht nur aus den Massengutfrachtern ausgeladen, sondern auch weiter ins Landesinnere zu den Abnehmern gebracht: Das Erz komplett per Bahn, die Kohle etwa zur Hälfte auch per Binnenschiff. Und vieles davon geschieht ganz automatisch.

Da sind zunächst die Löschbrücken, die von weitem den Containerbrücken auf dem Nachbargelände des Container-Terminals Altenwerder ähneln. An den Auslegern hängt unter einer Katze, die auf Schienen läuft, ein Greifer an vier Seilen. Je zwei dieser Seile sind für den Hub und für die Schließfunktion zuständig. Erreicht der Greifer die Ladung, schließt er sich und nimmt das Schüttgut auf. Es landet in der Mitte unter der Brücke in einer Art gewaltigem Trichter, von dem es auf zwei Förderbänder rutscht, die das Greifergut weiterleiten.

Das alles geschieht voll automatisch. Lediglich am Ende, wenn eine Ladeluke im Schiff fast leer ist, schiebt ein Mitarbeiter mit einem Radelader die Reste aus den Ecken zur Mitte, bis die Ladung komplett gelöscht ist. Knapp 150 Schiffe legten hier im vergangenen Jahr an, darunter zuletzt auch die „Berge Blanc“, ein gewaltiger 327 Meter langer und 55 Meter breiter Frachter, der allerdings nur teilabgeladen mit 99.000 Tonnen Erz kam. Sein maximaler Tiefgang liegt bei 21,40 Metern, wenn er 297.300 Tonnen geladen hat.

Auch große Bulker und nicht nur Containerschiffe

„Bei der Fahrrinnenanpassung wird immer gerne von den Containerschiffen gesprochen“, sagt Meller, „aber die Massengutschiffe werden dabei vergessen.“ Zu Unrecht. Denn von den über 850 außergewöhnlich großen Schiffen mit einer Länge jenseits der 330 Meter oder Breite von 45

Ein Erzzug wird beladen – und das voll automatisch

Foto: HANSEPORT

Selbst die Lokomotiven fahren ohne Zugführer

Metern, die Hamburg 2012 anliefen, waren ein Zehntel Bulker und Tanker.

„Auch für die Bulkreedereien wäre die Elbvertiefung ein enormer Vorteil“, berichtet Meller weiter. Derzeit könnten Frachter - je nach Bauart- maximal 160.000 Tonnen in die Hansestadt bringen. Nach der Vertiefung um einen Meter wären es ca.10.000 Tonnen mehr. „Dadurch könnten die Reedereien mehrere Schiffsanläufe im Jahr einsparen“, so Meller.

Auch das Erz aus der „Berge Blanc“ ist auf den Förderbändern gelandet. Sie erstrecken sich fast über das gesamte Gelände und sind in Summe zehn Kilometer lang. Der HANSAPORT verfügt über einen eigenen Bahnhof mit 14 Gleisen von jeweils mindestens 600 Metern Länge. Vier eigene Dieselloks bringen hier die Waggons zur Beladestation – auch das alles ferngesteuert und vollautomatisch. Selbst die Loks sind unbemannt. „Der HANSAPORT ist meine Märklin-Eisenbahn“, witzelt Meller. Eine eigene kleine Anlage aus Jugendzeiten hat er auch, allerdings Zuhause im Keller in Kartons verpackt. Wozu mit Modellen spielen, wenn man jährlich Waren im Wert von 2,5 Milliarden Euro bewegen kann?

Spezialisierung seit Ende der 90er Jahre

Der Umbau des HANSAPORTS begann Ende der 90er Jahre. Meller, der sich vor der Berufung zum Geschäftsführer bei HANSAPORT als Betriebsleiter (Elektrotechnik) im Stahlwerk der Salzgitter AG mit der Automatisierung von Prozessen bei der Stahlherstellung und -weiterverarbeitung beschäftigt hatte, beschloss, das Terminal nur auf den Kohle- und Erzimport zu spezialisieren. Bis dahin waren auf dem Gelände auch noch andere Massengüter wie Baustoffe und Dünger angesiedelt. Einen gewaltigen Schub bekam diese neue Strategie 2001, als die Subventionierung der deutschen Steinkohle reduziert wurde und damit die heimische Steinkohleförderung für die Versorgung der Kraftwerke nicht mehr ausreichte. Daher musste Kohle auch vermehrt aus dem Ausland importiert werden: Die Chance für den HANSAPORT. Fortan gestalteten Meller und sein Team das Terminal komplett um. Der Erfolg schlägt sich in nüchternen Zahlen nieder. Vor 20 Jahren erzielten 120 Mitarbeiter im manuellen Verfahren 7 Millionen Tonnen Umschlag, heute schaffen 107 Mann über 14,5 Millionen Tonnen. „Auch die Zahl der Unfälle ist zurückgegangen“, berichtet Meller. Ärger im Umgang mit den gewaltigen Maschinen habe es, wenn überhaupt, nur beim manuellen Betrieb gegeben.

Zwei Monate Lagerzeit im Durchschnitt

Heute lagern die Massengüter wie das Erz aus der „Berge Blanc“ im Durchschnitt zwei Monate auf dem Gelände. „Hamburgs Erzgebirge“ nennt die HHLA auf ihrer Homepage die 14 Meter hohen Berge, die sich direkt neben der Köhlbrandbrücke türmen. Wenn es zur Verladung nach Salzgitter oder Eisenhüttenstadt geht, macht sich das Erz erneut erst einmal über – na klar: automatische – Schaufelräder und per Förderband auf die Reise. 200 Meter in der Minute legen die Bänder zurück. Es dauert einige Minuten, bis das Erz in einem Vorbunker gelandet ist. Von dort aus geht es in zwei Wiegebunker, die die Ladung auf 100 Tonnen pro Waggon portionieren, bei Kohle sind es wegen der geringeren Dichte 64 Tonnen. Für den gesamten Zug gibt es eine Beladeautomatik, die die Loks immer dann entsprechend der Beladesituation per Funk steuert. Innerhalb von zwei Stunden ist so ein Zug mit Eisenerzpellets beladen. Bei Kohle kann es bis zu fünf Stunden dauern. 14 Züge, maximal 6.000 Tonnen schwer, verlassen im Durchschnitt täglich die beiden Verladeanlagen.

Probleme gibt es für Meller eigentlich nur außerhalb des Terminals. Neben der fehlenden Fahrrinnenanpassung sind dies die sporadisch unpünktlich ankommenden leeren Züge. Der Personenverkehr habe nun einmal Vorrang. Wenn es dort Verspätungen gebe, schlage sich dies auch auf den Güterverkehr nieder.

Auf seinem Gelände gibt es lediglich noch eine Baustelle: Die Binnenschiffbeladung ist noch nicht automatisiert. Daran will sich der Hobby-Golfer nun als Nächstes machen. Ganz ruhig und ohne großes Tamtam. So ist er eben.

Text: Matthias Soyka

„Beim Frühstück sollte man an uns denken“

Die Eichholtz GmbH ist auf die Veredelung von Lebensmittelrohwaren spezialisiert

Am hinteren Ende der Elbinsel Peute liegt eines jener Kleinode, die den Hamburger Hafen so vielfältig machen. Die Eichholtz GmbH ist auf den Umschlag, die Lagerung, Veredelung, Kommissionierung und Distribution von Lebensmittelrohwaren spezialisiert. Kurz: Kürbiskerne aus China, Mandelkerne aus Kalifornien, Trockenfrüchte und Kokosnussraspel aus den Tropen, Nüsse und Rosinen aus Südeuropa. „Beim Frühstück sollte man an uns denken“, fasst es Franziska Kraupner zusammen, die das Familienunternehmen in dritter Generation gemeinsam mit Jens Gellers führt. Was auch immer im Müsli oder auf Körnerbrötchen am Morgen zu finden ist, könnte durch ihre Hände gegangen sein.

Die „alte Dame“ ist der ganze Stolz der Firma: Die Reinigungsanlage wurde immer weiter ausgebaut

Fotos: Eichenholz

Kleinstmengen? Kein Problem

Vergangenen September feierte die 30-Mann-Belegschaft ihr 80. Firmenjubiläum abseits der neun Lagerhallen auf dem 30.000 Quadratmeter großen Gelände. Die Gäste kamen per Barkasse am eigenen Anleger über den Müggenburger Kanal an. Nur das Wetter meinte es kurzfristig mit der Festgemeinde nicht gut. Nicht einmal ein Regenguss konnte für die Abkühlung der Stimmung sorgen.

Das Unternehmen ist nach dem International Food Standards (IFS) und mit dem Bio-Etikett DE-ÖKO-039 zertifiziert.

Kunden legen auf Qualitätssiegel wert

Auf derartige Qualitätssiegel legen Großkunden wie Aldi oder Lidl in ihrer Lieferkette besonderen Wert. Sie werden von den rund 150 Zwischenhändlern beliefert, die zum Kundenstamm der Eichholtz GmbH gehören.

Dabei ist jedes Lebensmittel anders zu behandeln. Und das auch je nach Jahreszeit. Die optimalen Lagerbedingungen herrschen zwischen sechs und zwölf Grad vor. „Bei Kühlschranktemperaturen können sich beispielsweise keine Insekten in der Ware entwickeln“, berichtet Franziska Kraupner. Die Belegschaft ist zudem besonders geschult, Beschädigungen oder Verunreinigungen der Ware zu erkennen. Bei bestimmten Sendungen aus Fernost kommt fast schon obligatorisch die „alte Dame“ zum Einsatz. Das ist der betriebsinterne Name für eine große Reinigungsmaschine, die im Laufe der Jahrzehnte immer weiter um- und ausgebaut wurde und mittlerweile sogar über eine Röntgenanlage verfügt. Durch ihre Hilfe werden Glas- oder Steinstücke in Schüttgütern erkannt, während sie durch ein Rohr an dem schwach strahlenden Sensor herunterfallen. Ermittelt dieser eine abweichende Dichte, öffnet sich am unteren Ende ein Abzweig, der die Fremdstoffe ableitet.

Auch Umfüllen von Säcken gehört zum Tagesgeschäft

Geschäftsführer: Franziska Kraupner und Jens Gellers

Rund 2.000 TEU Importware bearbeitet die Firma im Jahr. Neben der Lagerung zählt auch das Umfüllen der Ware zu den Hauptaufgaben. Dabei hat jeder Kunde andere Wünsche.

Mengen zwischen 500 Gramm und einer Tonne

Die Mengenvorgaben liegen zwischen 500 Gramm in Plastiktüten und einer Tonne in Big Bags. Hierfür hält Eichholtz diverse Abfüllanlagen parat. Dabei wird auch peinlich auf Sauberkeit geachtet. Zudem gibt es Hallen, in denen geruchsintensivere Waren von den neutralen Lebensmitteln getrennt gestapelt werden.

Einen deutlichen Schub erfuhr das Unternehmen in den letzten drei Jahren. Zuvor hatte es doch einige Platzprobleme auf dem drei Hektar großen Gelände gegeben, nachdem Eichholtz nach über 30 Jahren mit seinem Gelände am Rosshafen dem damals geplanten Ausbau des HHLA Container-Terminals Tollerort weichen musste. Dann jedoch sah Franziska Kraupner vom Auto aus an einer Autobahn nahe Köln zufällig eine Firma, die massive Stahlregale herstellte. Bis dahin war eine Lagerung der Paletten in maximal zwei Lagen möglich, indem diese einfach übereinander gestapelt wurden, wodurch allerdings stets die Gefahr der Beschädigung der Ware bestand. Bei einem Wert von rund 100 Euro pro Sack keine verlockende Alternative. Zusammen mit ihrem Mitgeschäftsführer Jens Gellers hatte die geschäftsführende Gesellschafterin zunächst erwogen, durch Hochregale mehr Lagerkapazitäten zu schaffen. Die starren Hochregale hatten jedoch den Nachteil, dass sie nur einmal auf eine Höhe einstellbar sind. Die Paletten, die die Mitarbeiter mit ihren Gabelstaplern aus den Containern holen, sind aber sehr unterschiedlich hoch. Manche nur einen Meter, andere bis zu 1,60 oder zwei Meter. Das rheinische Stecksystem bot da eine willkommene Alternative. Die jeweiligen Böden haben an den vier Ecken Aufnahmen für separate Rundstützen, die es in unterschiedlichen Längen gibt. Je nach Lieferung kann das Regal somit in der Höhe verändert werden. „Wir haben damit unsere Lagerkapazität um rund 40 Prozent erhöht und auch in den nächsten Jahren noch genug Platz“, resümiert die junge Chefin.

Hochregale zum Stecken

Projektgeschäfte außerhalb der Erntezeit

Das flexible System ermöglicht Eichholtz auch, auf die saisonalen Schwankungen zu reagieren. Wenn keine Erntezeit ist, bleibt Platz für Projektgeschäfte, die sich beispielsweise durch Aktionen von Warenhausketten ergeben. Dann werden größere Mengen Waren eingelagert, die auch durchaus aus dem Non-Food-Bereich stammen können. „Der Umgang mit Nahrungsmittelrohwaren ist die hohe Schule des Lagerwesens“, sagt Franziska Kraupner. Mit anderen Worten: Wer mit Essen richtig umgehen kann, kann alles lagern.

Text: Matthias Soyka

Probenentnahme

STADT Recht & Geld

Worauf Sie 2013 achten müssen

Sechs aktuelle Urteile aus dem Arbeitsrecht

Vorsicht im neuen Jahr bei Stellen-Ausschreibungen! Wer einen Bewerber, der schwerbehindert ist, nicht zum Vorstellungsgespräch einlädt, läuft allein deshalb Gefahr, zu einer Entschädigung verurteilt zu werden. Gleiches gilt, wenn einem Arbeitgeber der Fehler unterläuft, dass er Beschäftigte eines bestimmten Alters sucht. Bietet er einem älteren Bewerber, der das gewünschte Alter überschreitet, kein Bewerbungsgespräch an, liefert er schon deshalb den Grund für eine mögliche Benachteiligung. Sie liegt in der Versagung der Chance, sich vorzustellen. Der Arbeitgeber kann sich auch nicht damit herausreden, er habe am Ende niemanden eingestellt (Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 23. August 2012, Aktenzeichen: 8 AZR 285/11).

Wer sich krank meldet, muss auf Anfrage des Arbeitgebers bereits am ersten Tag einen gelben Zettel vorlegen

Eigentlich steht es bereits im Gesetz, dass der Arbeitgeber schon ab dem ersten Tag der Arbeitsunfähigkeit des Arbeitnehmers eine ärztliche Bescheinigung verlangen kann. Bislang war allerdings nicht klar, ob Arbeitgeber dafür einen Grund benötigen. Brauchen sie nicht, entschied das Bundesarbeitsgericht. Folge: Wer von einem Arbeitnehmer nun ab dem ersten Tag seiner Krankheit einen sogenannten „gelben Schein" verlangt, muss das nicht begründen. Vorsicht: In Unternehmen mit Betriebsrat muss allerdings die Arbeitnehmervertretung ihr Einverständnis geben (Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 14. November 2012, Aktenzeichen 5 AZR 886/11).

Zeugnis muss keinen Dank aussprechen

Noch im August vergangenen Jahres urteilten Münchner Arbeitsrichter, dass ein gutes oder sehr gutes Arbeitszeugnis mit diesem oder einem ähnlichen Wortlaut enden musste: „Der Arbeitnehmer verlässt uns auf eigenen Wunsch. Wir bedauern dies, bedanken uns für die geleistete Arbeit und wünschen ihm viel Erfolg und persönlich alles Gute." Das Bundesarbeitsgericht stellt nun das Gegenteil klar: Für eine solche Dankesformel gibt es keine Grundlage im Gesetz. Der Satz „Wir bedanken uns für die langjährige Zusammenarbeit und wünschen ihm für seine private und berufliche Zukunft alles Gute" muss nicht in ein Zeugnis aufgenommen werden (Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 11. Dezember 2012, Aktenzeichen: 9 AZR 227/11).

Arbeitgeber dürfen ihren Bewerbern grundsätzlich nicht die Frage stellen, ob gegen sie strafrechtlich ermittelt wurde und diese Ermittlungsverfahren eingestellt worden sind. Dies stellte das Bundesarbeitsgericht für einen Lehrer klar, gegen den gleich mehrere Ermittlungsverfahren liefen, die eingestellt worden waren – der aber in einem Personalbogen angab, dies sei nicht der Fall gewesen. Die Schule kündigte fristlos und auch ordentlich mit gesetzlicher Frist. Beide Kündigungen erfolgten zu Unrecht, wie das Bundesarbeitsgericht festgestellt hat. Die Informationen über eingestellte Verfahren seien für die Bewerbung nicht erforderlich. (Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 15. November 2012, Aktenzeichen: 6 AZR 339/11).

Kündigung wegen Mini-Diebstahls rechtmäßig

Pfandbons, Maultaschen, kleinere Unterschlagungen: In den vergangenen Jahren schien es, als könnten Arbeitnehmer wegen kleinerer Straftaten am Arbeitsplatz nicht mehr gekündigt werden. Das Bundesarbeitsgericht gab aber im vergangenen Juni einem bundesweit tätigen Einzelhandelsunternehmen recht. Seine Filialleiterin hatte zwei Zigarettenpackungen entwendet. Das Bundesarbeitsgericht hielt zumindest eine Kündigung mit ordentlicher Frist für gerechtfertigt. Und das, obwohl die Filialleiterin bereits zehn Jahre bei diesem Unternehmen beschäftigt war (Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 21. Juni 2012, Aktenzeichen: 2 AZR153/11).

Der Europäische Gerichtshof und das Bundesarbeitsgericht haben jetzt für einen Paukenschlag bei Befristungen gesorgt: Eine Justizangestellte hatte gegen das Land Nordrhein-Westfalen geklagt. Ihr Arbeitsvertrag beim Amtsgericht Köln war innerhalb von zehn Jahren immer wieder verlängert worden – weil sie eine andere Kollegin vertreten sollte. Eine Vertretungsbefristung ist eigentlich ein im Gesetz anerkannter Befristungsgrund. Doch nun ist alles anders: Denn im Einzelfall kann eine Befristung trotz eines gesetzlich anerkannten Grundes dennoch rechtsmissbräuchlich sein. Indizien dafür können eine lange Dauer der Beschäftigung, hier über zehn Jahre, und eine hohe Zahl von Befristungen, hier 13, sein (Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 18. Juli 2012, Aktenzeichen 7 AZR 443/09).

Minijobber dürfen seit 1. Januar mehr verdienen

Wer als Arbeitgeber geringfügig Beschäftigte einstellen möchte, kann seit Jahresbeginn das Gehalt flexibler gestalten. Die Verdienstgrenze wurde von 400 auf 450 Euro im Monat angehoben. Allerdings trifft alle Minijobber eine Versicherungspflicht in der gesetzlichen Rentenversicherung. Sie können sich jedoch von dieser Pflicht befreien lassen. Bislang war es genau umgekehrt: Minijobber mussten keine Beiträge in die Rentenversicherung zahlen, konnten sich aber dafür freiwillig entscheiden.

Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Markus Waitschies,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Text: Thomas Schneider, Rechts- und Fachanwalt für Arbeitsrecht

Markus Waitschies, Rechts- und Fachanwalt für Arbeitsrecht
www.wiechmann-kanzlei.de

Alles OK im Au Quai

Das Restaurant ist auch eine First-class-Event-Location

Wie der französische Name des Restaurants, mit dem wir uns in dieser Ausgabe beschäftigen möchten, schon fast vermuten lässt, geht es um ein Lokal, das sich direkt am Wasser, also am Kai niedergelassen hat. Wir haben einen der bedeutendsten gastronomischen Betriebe in der Großen Elbstraße besucht, das „Au Quai."

Fotos: SLH

Was ist schöner? Das Ambiente oder der Ausblick?

Bereits beim Eintreten wird der Besucher vom stilvollen Ambiente gefangen genommen. Die großzügigen Räumlichkeiten und die geschmackvollen Farben haben ihren ganz speziellen Charme. Am Abend versetzt die intelligent ausgeklügelte Beleuchtung den Gast zudem in eine angenehme Stimmung. Die großzügigen Fensterfronten bieten einen atemberaubenden Blick auf die gegenüberliegenden Hafenanlagen und das Dockland.

Die Fischkarte ist extrem reichhaltig

So wundert es bei dieser Lage auch nicht, dass die Karte im „Au Quai" mit einer großen Auswahl von Fischspezialitäten aufwarten kann. Unter dem Schlagwort Seafood finden wir französische Austern Gillardeau für 5,50 Euro das Stück oder irische Donegal für drei Euro. Derjenige, der es in dieser Kategorie etwas reichhaltiger mag, bekommt das Au-Quai-Seafood mit drei Donegal, drei Gillardeau, Nordseekrabben, Crevetten, Bulots zu 48 Euro. Die Nordseekrabben mit Au Quai-Sauce gibt es aber schon für 13,50 Euro. Jeweils serviert mit den aktuellen Beilagen des Tages bietet die Küche pochiertes Seeteufel-Medaillon Passepierre mit geräucherter Mandelmilch und Gewürztomaten für 29,90 Euro und orientalisches Kabeljaufilet serviert mit Vanille-Perlgraupen-Risotto, Portulak und Hummer-Zitronengras-Schaum (22,10 Euro). Besonders hervorzuheben ist sicherlich die Bouillabaise von Fisch und Krustentieren mit Croutons und Rouille, die an Geschmack kaum zu übertreffen ist und das Herz eines jeden Liebhabers der legendären Fischsuppe höher schlagen lässt. Wenn´s saisonaler Fisch sein soll, fragen Sie einfach bei dem aufmerksamen Personal nach.

Was könnte zu einem gelungenem Essen besser passen als ein hervorragender Wein? Auch hier wird der Gast nicht seinem Schicksal überlassen, sondern die Somelier des Hauses findet zu jeder Speise mit Fachkenntnis und Kompetenz den richtigen Wein.

Auch die Fleischgerichte sind zum Anbeißen

Aber nicht nur Liebhaber von Meeresfrüchten werden im „Au Quai" fündig, auch die weiteren Gerichte sind eine Versuchung wert. Besonders erwähnenswert finden wir das Rinderfilet New Zealand prime beef 200 g Silver Fern für 32,90 Euro und die köstlich geschmorten Iberico Spanferkelbäckchen mit Cranberry, Rosmarin, Petersilienwurzel und Pata Negra Chips zu 24,90 Euro.

Das „Au Quai" ist im übrigen nicht nur am Abend für ein stilvolles Dinner geeignet sondern bietet Geschäftsleuten montags bis freitags zwischen 12 und 15 Uhr einen speziellen, täglich wechselnden Business-Lunch. Die Preise variieren zwischen 9,50 Euro für einen Hauptgang, 14 Euro für Vorspeise und Hauptgang und 18 Euro für ein Drei-Gänge-Menü. Ausgewählt werden kann aus den Kategorien Fisch, Fleisch und Vegetarisch.
Aufgrund der schwierigen Parksituation in der Großen Elbstraße ist für Gäste des Business Lunchs das Abstellen der Pkws zur Lunchzeit im Parkhaus kostenlos. Der besondere Clou: Der Pförtner des Restaurants übernimmt gern das Einparken. Auch für Events, wie wir selbst schon einige Male erleben konnten, ist es ganz hervorragend geeignet.

Text: Holger Grabsch

Au Quai Restaurant GmbH
Große Elbstraße 145 B
22767 Hamburg
Tel: 040 - 380 377 30
Fax: 040 - 380 377 32
info@au-quai.com
www.au-quai.info.de

Öffnungszeiten;
Montag bis Freitag: 12 Uhr – Open End (Küche bis 22.30 Uhr)
Sonnabend: 18 Uhr – Open End (Küche bis 22.30 Uhr)

Fleisch als Kunstwerk

Die Nachspeise

Bruce Willis jagt sein jüngeres Ich

Der Zeitreise-Krimi „Looper" umschifft dennoch alle Logiklöcher

Zeitreise-Geschichten können eine überaus spaßige oder spannende Angelegenheit werden, das wissen wir dank „Zurück in die Zukunft" oder „Terminator". Gleichzeitig sind sie aber anfällig für Logik-Löcher, weshalb beim Verfassen der Geschichte besondere Vorsicht geboten ist. „Looper" umschifft (fast) alle Drehbuch-Untiefen und präsentiert uns eine stimmige, düstere und intelligente Geschichte, wie man sie in diesem Genre selten findet.

Fotos: Concorde Film

Mit Vollgas zur Ballerei: Bruce Willis in seinem Element

Joe (Joseph Gordon-Levitt – „The Dark Knight Rises", „Inception") lebt in Kansas im Jahr 2044. Amerika hat einen wirtschaftlichen Niedergang erlebt, überall herrscht Armut. Nur das organisierte Verbrechen blüht. Deshalb arbeitet Joe für die Mafia. Er ist ein Looper. Das Geschäftsmodell sieht so aus: 30 Jahre in Joes Zukunft werden Zeitreisen erfunden sein, um gleich darauf verboten zu werden. Da es in der Zukunft der Zukunft schwierig ist, einen unliebsamen Menschen verschwinden zu lassen, nutzt das Verbrechen Zeitreisen, um Delinquenten in die Vergangenheit zu schicken, wo Joe sie zum Erschießen und Entsorgen erwartet. Der Lohn sind Silberbarren. Der Haken dabei: Irgendwann wird jeder Looper sein eigenes, zukünftiges Ich erschießen müssen, damit es keine Zeugen geben kann. 30 sorgenfreie Jahre warten dann auf den Looper, bis er eines Tages unliebsamen Besuch bekommen und zum Sterben in seine Vergangenheit zurückgeschickt wird. Wer sein zukünftiges Ich laufen lässt, hat wenig zu lachen. Aber genau das geschieht Joe. Er wird von seinem alten Ich (Bruce Willis) überwältigt. Das hat nämlich vor, in seiner Vergangenheit einiges gerade zu biegen. Der junge Joe muss sich selbst jagen, seine Kollegen ständig im Nacken.

Ab 22. Februar im Handel

Einer der besten Filme des Jahres

Das hier ist kein Popcorn-Kino, hier ist Aufmerksamkeit gefragt. Aufwändige Materialschlachten haben Sie hier nicht zu erwarten, dafür aber eine packende Geschichte, in der bis zum Ende nie so ganz klar ist, wer nun eigentlich Held ist und wer Schurke. Wenn Sie mit den Fantasie-Welten der „Avengers" oder des „Hobbits" nichts anfangen können, dann könnte „Looper" etwas für Sie sein. Von Kritikern geliebt, im Kino hier zu Lande vergleichsweise unscheinbar gelaufen, entpuppt sich das Sci-Fi-Drama klammheimlich als einer der besten Filme des Jahres.

Text: Martin 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

Walter Lauk Ewerführerei GmbH:

Sebastian Poser ist seit Jahresbeginn neuer Leiter Vertrieb bei dem Hamburger Hafendienstleister. Zuvor war er seit Oktober 2006 bei einem Hamburger Traditionsunternehmen tätig, letztlich seit 2008 als Prokurist. Posers berufliche Laufbahn begann als Schiffsführer nach einer Ausbildung zum Hafenschiffer/ Ewerführer. In der Lauk-Gruppe ist der 28-Jährige nun für die Binnenschiff- und die Hafenumfuhren in Hamburg zuständig.

STILL GmbH:

Der Aufsichtsrat hat den Vertrag des Geschäftsführers Technik (COO), Goran Mihajlovic (42), über die bis Ende 2013 laufende Bestellung hinaus um weitere vier Jahre verlängert, nachdem er die Neustrukturierung aller STILL-Werke weitgehend abgeschlossen hatte. Mihajlovic ist seit Ende 2009 Mitglied der Geschäftsführung der STILL GmbH. Zuvor war er als Werksleiter Hamburg tätig. In dieser Funktion koordinierte er auch die anderen weltweiten STILL Produktionswerke.

Internationale Tankcontainer Organisation:

Heike Clausen, Geschäftsführerin der VOTG Tanktainer GmbH – einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft des Hamburger Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmens VTG Aktiengesellschaft – ist zur Präsidentin der Internationalen Tankcontainer Organisation ITCO gewählt worden. Gemeinsam mit dem Vorstand der ITCO möchte Clausen während ihrer Amtszeit insbesondere die Sicherheitsaspekte der Branche weiter in den Fokus rücken. Vor allem in den Entwicklungs- und Schwellenländern soll dies Anwendung finden.

Röhlig Logistics:

Seit 1. Januar ist Niels Kjaer-Richardt neuer Global Sales Director von Röhlig. Den Zielen der Röhlig-Strategie 2018 entsprechend, ist der 43-Jährige für die Weiterentwicklung der weltweiten Vertriebsprozesse und -aktivitäten verantwortlich. In dieser Funktion ist er unter anderem für die Betreuung von Großkunden zuständig. Der gebürtige Däne und studierte Betriebswirt besitzt umfangreiche Vertriebserfahrung und Kenntnis des Logistikmarktes. Vor seiner Ernennung war Niels Kjaer-Richardt in verschiedenen Führungspositionen in Hongkong und Dänemark tätig, zuletzt als Vice President, Corporate Sales and Development.

Hertzog & Partner:

Armin Haug, Regionalleiter Süd in Stuttgart, begeht in diesen Tagen sein fünfzehn-jähriges Dienstjubiläum bei dem Hamburger Personalberatung Elmar Hertzog und Partner Management Consultants GmbH. Anfang 1998 wurde von ihm in Stuttgart die vierte deutsche Niederlassung von Hertzog & Partner mit dem Ziel gegründet, um die flächendeckende Expansion des Unternehmens weiter fortzusetzen und auch im Süden Deutschlands direkt vor Ort tätig zu sein.

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
Thomas Schneider
Markus Waitschies

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

ISSN 2193-5874

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

Fotos:
Peter Glaubitt, Markus Gause

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, 2013

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:
26. Februar 2013

STADT LAND HAFEN

Kräftiges Plus beim Seehafen

Wismar – Im Seehafen konnte im vergangenen Jahr das Auftragsvolumen über alle Verkehrsträger (Schiff, Bahn und Lkw) deutlich gesteigert werden. Der Schiffumschlag kletterte um 500.000 Tonnen auf 3,7 Millionen Tonnen. Per Bahn und Lkw wurden 4 Millionen Tonnen bewegt, rund 800.000 Tonnen mehr als im Vorjahr. Als Energiehafen möchte sich der Seehafen Wismar künftig noch stärker in die logistischen Prozesse rund um den stetig an Bedeutung zunehmenden Markt für Erneuerbare Energien einbringen und mit dem Umschlag von Windenergieanlagen und deren Komponenten sowie dem Ausbau des Geschäftsfeldes im Bereich der Biomasse und Holzpellets seine Bedeutung als logistische Schnittstelle weiter ausbauen. Zuletzt konnte das der Hafen bei der Löschung eines Schiffes aus dem portugiesischen Hafen Leixoes unter Beweis stellen, als er 39 Rotorblätter (Foto) mit je 45 Meter Länge löschte. Ein weiteres neues Marktsegment entwickelt sich im Bereich der Kreuzfahrt. Columbus Cruise Center Wismar GmbH (CCCW) heißt das neue Unternehmen, das die Columbus Cruise Center Bremerhaven GmbH und die Seehafen Wismar GmbH gemeinsam gegründet haben. Ziel ist die Vermarktung der Hansestadt als neue Kreuzfahrtdestination in der Ostsee sowie die Abfertigung von Kreuzfahrtschiffen in Wismar. Für die Jahre 2013 und 2014 liegen schon die ersten Schiffsanmeldungen vor.

Schweden kaufen sich bei Blohm + Voss ein

Hamburg – Der Maschinenbauzweig der Hamburger Traditionswerft Blohm + Voss geht für 80 Millionen Euro und der Übernahme von 18 Millionen Euro Verbindlichkeiten an den Kugellagerhersteller SKF. Der schwedische Konzern will dadurch „ein noch kompetenterer Partner für Erstausrüster und Endkunden bei wichtigen Wellenkomponenten für die Schifffahrtsindustrie und spezielle maritime Anwendungen“ werden, wie SKF-Vorstandschef Tom Johnstone sagte. Verkäufer ist der britische Finanzinvestor Star Capital Partners, der die Werft vor einem Jahr von Thyssen-Krupp übernommen hatte. Der jetzt verkaufte Werftteil BVI beschäftigt rund 400 Arbeiter. Sie bauen hochwertige Schiffsausrüstung wie Stabilisatoren oder Abdichtungen für Antriebswellen. Der übrige größere Teil der Werft, in dem Schiffe gebaut und repariert werden, wird nach derzeitigem Stand nicht mitverkauft.

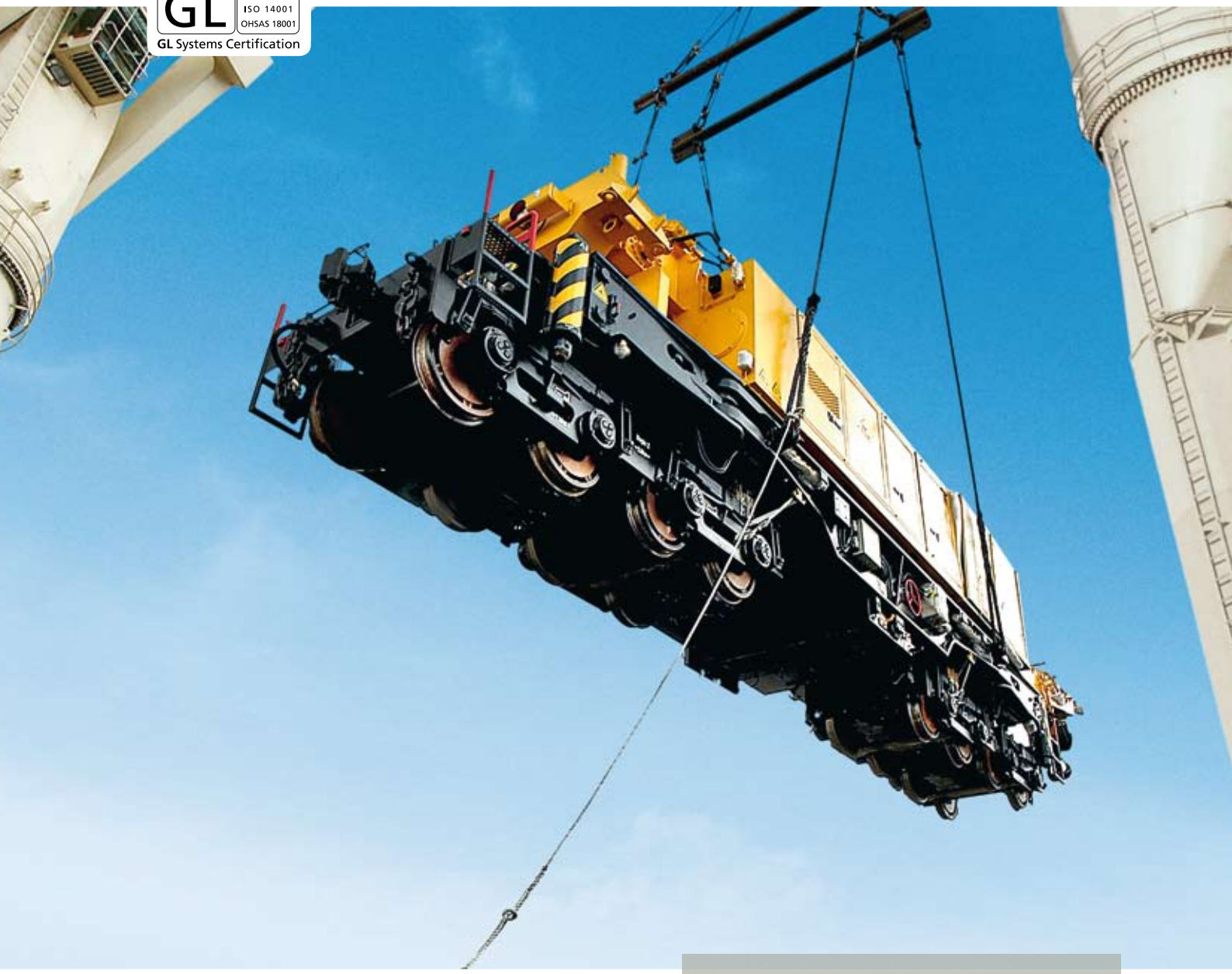
Krone-Gruppe mit deutlichem Umsatzsprung

Spelle – Mit einem Umsatz von rund 1,4 Mrd. Euro erreicht die Krone-Gruppe im abgelaufenen Geschäftsjahr fast wieder Rekord-Niveau. Dieser Umsatz ist umso bemerkenswerter, da der Handelsbereich des Unternehmens (LVD Krone) im Rahmen des vorgenommenen Erbgangs aus dem Konzern abgespalten wurde und seit dem 1. August 2011 nicht mehr zum Konsolidierungskreis gehört. Der Vorjahresumsatz der Krone-Gruppe betrug inklusive der LVD Krone 1.314,9 Mrd. Euro. Während der Inlandsumsatz auf 464,6 Mio. Euro (Vorjahr 538,9 Mio. Euro) sank, erhöhte sich der Exportanteil auf 925,7 Mio. Euro (Vorjahr 776 Mio. Euro). Damit verteilt sich der Umsatz der Krone-Gruppe zu 33,4 Prozent auf das Inland, 66,6 Prozent Umsatz generierte der Konzern in den ausländischen Märkten. Hauptumsatzträger der Krone-Gruppe ist unverändert der Nutzfahrzeugbereich (Fahrzeugwerk Krone und Tochtergesellschaften) mit einem Umsatz von etwa 878 Mio. Euro, was im Vergleich zum Vorjahr einem Plus von neun Prozent entspricht. Rund 27.000 Fahrzeugeinheiten (Foto) hat Krone im abgelaufenen Geschäftsjahr gefertigt. Mit 34 Prozent war Deutschland unverändert der stärkste Absatzmarkt, gefolgt von Skandinavien (23 Prozent), Zentraleuropa (22 Prozent) und Osteuropa (21 Prozent). Im Landtechnikbereich (Maschinenfabrik Krone und Tochtergesellschaften) konnte Krone einen neuen Rekordumsatz von 512 Mio. Euro (Vorjahr 410 Mio. Euro) erwirtschaften. Mehr als 20.000 Maschinen wurden am Standort Spelle produziert. Davon entfielen 33 Prozent auf den deutschen Markt, 35 Prozent auf Zentraleuropa, 17 Prozent auf Osteuropa und 15 Prozent der Maschinen ging in die Überseemärkte (z.B. USA, Japan, Australien, Neuseeland, China).

Peutestraße bis Ende November gesperrt

Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) startet auf der Veddel mit dem Neubau der 1. Peuter Brücke, die genau 100 Jahre alt ist. Aufgrund der Arbeiten wird die Peutestraße vom 1. Februar an bis voraussichtlich Ende November 2013 zwischen Oberwerder Damm und Peutestraße Hausnummer 16 bzw. 26 voll gesperrt. Die Umleitungsstrecke wird weiträumig ausgeschildert. Fußgänger können weiterhin den Peutekanal an der Baustelle überqueren und werden über eine Fußgängerbrücke am Sperrwerk Peute geführt.

GL ISO 9001 ISO 14001 OHSAS 18001
GL Systems Certification



Project & Heavy Lift Liner Services

Loads of experience

Your heavylift and project cargoes deserve a maximum of safety and care. The know-how we have gained over decades, complemented by modern technology and the latest scientific knowledge ensure an outstanding performance in handling, stowage and securing.

www.rickmers-linie.com

RICKMERS-LINIE
The best way to move your cargo