

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

## Photovoltaik treibt Strompreis in die Höhe

Windanlagebauer wehren sich gegen schlechte Stimmung in der Branche



Foto: SLH

Warten auf den Abtransport zum Aufbau: Rotorenmanschetten bei Areva und Tripoden von Weser Wind

Angesichts neuer Schreckensmeldungen um radioaktive Wasserverseuchungen am Unglücksreaktor in Fukushima wird die Energiewende eigentlich immer dringender. Doch in den letzten Monaten sind einige der Vorreiter im Bereich regenerativer Energien in die Insolvenz geschlittert, andere, besonders im Bereich der Windenergie, stehen angesichts mangelnder Anschlussaufträge kurz davor. „Die Stimmung ist extrem ist mies“, sagt Willi Balz, Inhaber der Windreich GmbH, die mit rund einem Drittel Marktführer im Bereich der Offshore-Windanlagen ist. Dabei seien die Rahmenbedingungen eigentlich gut, nur die politischen Aussagen hätten massiv verunsichert. Die Debatte um zu hohe Strompreise treffe den Falschen.

„Zu viele Leute haben zu spät bemerkt, dass die Sonne nachts nicht scheint“, sagt der schwäbische Ingenieur. Die Photovoltaik sei der Auslöser für die Strompreisbremse, weil diese Technik schlicht zu teuer sei und zu geringen Ertrag erziele.

Ganz im Gegenteil zur Offshore-Windkraft. 25 Felder in der Nord- und zwei in der Ostsee hat sich Balz gesichert. Der Erste, Global Tech I, wird demnächst die Produktion aufnehmen, mit dem zweiten, MEG 1, soll im kommenden Jahr begonnen werden.

Dazu weiß Balz zwei Großkonzerne hinter sich. Areva Wind GmbH, eine Tochter des französischen Staatskonzerns Alstom, und die Hochtief AG. Beide wollen nun ein Konsortium gründen, um weitere Windparks schneller und effizienter zu erstellen. **Seite 10**

### Erklärungen

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch verteidigt den geplanten Bau des Kreuzfahrtterminals am Kronprinzenkai. **S. 4**

### Zuwächse

Die Halbjahresbilanz des Hamburger Hafens fällt im Gegensatz zur Konkurrenz fast durchgehend positiv aus. **S. 6**

### Jobmotor

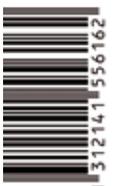
Das Stauen und Laschen ist reine Handarbeit. Deshalb ist Carl Tiedemann auch einer der ältesten großen Arbeitgeber im Hafen. **S. 16**

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de  
high security seals





**Liebe Leserinnen und Leser,**

unmittelbar vor der Bundestagswahl schießen wieder die Vorschläge und Zehn-Punkte-Pläne für den Fall eines Wahlsieges der Parteien aus dem Boden. Die CSU beispielsweise macht eine Maut für ausländische Fahrzeuge zur *conditio sine qua non*, wohl wissend, dass dies rechtlich unmöglich ist. Realistisch wäre nur eine Maut für alle.

Umgekehrt hält sich die SPD überraschenderweise leidlich zurück, die Mängel in der Infrastruktur zum Wahlkampf zu machen. Auch das Stocken der Energiewende findet kaum Beachtung. Der Cuxhavener Appel der fünf SPD-Nordminister ist da nur ein zartes Pflänzchen. Irgendwie scheinen die Sozialdemokraten nicht an den eigenen Sieg mehr zu glauben.

In wenigen Wochen werden die Karten neu gemischt. Es bleibt zu wünschen, dass wir klare Verhältnisse bekommen und es dann endlich in den vielen offenen Fragen voran geht. Deutschland braucht mutige Entscheidungen. Hoffen wir darauf.

Matthias Soyka, Chefredakteur

**INHALT**



<b>Aktuelles</b>	Seite
Neuer Hub für Neumünster	3
Kreuzfahrtterminal am CTS	4
Positive Hafenbilanz	6
Eurogate weicht Windrad ein	8
Schwaben-Offshore-Energie	10
ELBESEAPORTS	12



<b>Wirtschaft</b>	Seite
Container von CLH	14
Jobmotor Carl Tiedemann	16



<b>Recht &amp; Geld</b>	Seite
Spionage am Arbeitsplatz	18



<b>Essen</b>	Seite
Wattkorn	20



<b>DVD</b>	Seite
Star Trek Into Darkness	21

<b>Personal</b>	Seite
Veränderungen in Firmen	22

<b>Impressum</b>	22
------------------	----



<b>Meldungen</b>	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

# Neuer Bahn-Hub in Neumünster

Die NEG will ab Mitte nächsten Jahres Trailer nach Frankfurt verschicken

Schleswig-Holstein ist in Sachen Gütertransport auf der Schiene eher stiefmütterlich unterwegs. Gerade einmal fünf Prozent beträgt im nördlichsten Bundesland der Anteil des Warenverkehrs per Bahn, beim Im- und Export nach Dänemark sogar nur mickrige zwei Prozent. Der Bundesdurchschnitt liegt bei immerhin 17 Prozent. Jetzt will die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll (NEG) diese Delle ein wenig ausbügeln und in Neumünster nach Kiel, Lübeck und Brunsbüttel ein viertes Kombiverkehrsterminal errichten.



Die Firma Voigt hat ihren Hauptsitz in unmittelbarer Nähe des geplanten neuen Güterverkehrszentrums

Bis Mitte nächsten Jahres sollen 5 Millionen Euro auf dem alten Güterbahngelände investiert werden. Die NEG gehört zur luxemburgischen CFL, der staatlichen Eisenbahngesellschaft in Luxemburg (Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois), die wiederum zu 92 Prozent im Besitz des luxemburgischen, zu sieben Prozent des belgischen und zu einem Prozent des französischen Staates ist. Sie betreibt den Personenverkehr zwischen Niebüll und Dagebüll und im zweiten Standbein bereits ein Massengutterminal in Neumünster. Rund 100.000 Tonnen Düngemittel und Baustoffe werden hier angefahren und Holz in umgekehrte Richtung bewegt.

Fünf 700 Meter lange Gleise liegen bereits

Der Standort bietet gleich mehrere Vorteile. Zum einen liegen bereits die notwendigen Gleise. Fünf sind es, ausreichend für

eine Länge von 700 Metern, 200 Meter mehr als in Kiel, weshalb auch der dortige Seehafen Interesse an der Anlage bekundet hat. Zum anderen befindet sich die A7 über die unmittelbar angrenzende vier-spurige B430 in nur vier Kilometern Entfernung. NEG-Geschäftsführer Ingo Dewald-Kehrer sieht als Einzugsgebiet das gesamte Schleswig-Holstein nördlich von Kaltenkirchen. Und schließlich wird die Anlage zu 80 Prozent vom Bund gefördert.

Spedition Voigt zeigt großes Interesse

Für die NEG bedeutet der Ausbau einen Quantensprung. Bisher bewirtschaftet sie nur drei Hektar, künftig wären es 30 Hektar. Im Wesentlichen gilt es, die Fläche zu befestigen und einen Reachstacker anzuschaffen, der die Trailer auf die Waggons hebt. Angedacht sind mindestens drei nächtliche Ab-

fahrten nach Frankfurt und ins Ruhrgebiet.

Interessierte Kunden gibt es einige. Etwa die Spedition Herbert Voigt GmbH & Co. KG, die mit ihren 100 Lkw und 300 Mitarbeitern die Größte des Landes ist. Sie hat in unmittelbarer Nachbarschaft ihren Hauptsitz und muss täglich über die A1 nach Hamburg-Billbrock fahren, um ihre Anhänger auf die Schiene zu bringen. „Da stehen wir fast immer im Stau“, beklagt Voigt-Geschäftsführer Jörg Gutschlag. Der kurze Anfahrtsweg sei somit ein immenser Vorteil. Zumal Voigt darauf spezialisiert sei, Palettenwaren zwischen 70 Kilo und 2,5 Tonnen innerhalb von 24 Stunden an den Zielort zu bringen. Einen weiteren Plupunkt stellen die extrem kurzen Lenkzeiten dar.

Wer letzten Endes den Transport übernehmen wird, ist noch unklar. Da ein Teil des Geländes noch der Deutschen Bahn ge-

hört, hat sie naturgemäß die besten Karten. Aber auch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen hätten bereits Interesse gezeigt. Klar scheint nur, dass vermutlich mit Mietwaggons geschüttelt werden soll. Die NEG hofft auf knapp 500.000 Tonnen Jahresumschlag. Vor allem, wenn die A7 ausgebaut wird und weitere Staus abseits der Rader Hochbrücke drohen. Immerhin 8.000 Lkw passieren täglich das Bordesholmer Dreieck. Sollte der Umschlag noch stärker zunehmen, denkt die NEG über die Anschaffung eines Portalkrans nach. Und die Spedition Voigt schließt eine spätere Beteiligung auch nicht aus.

Text: Matthias Soyka



Marktführer im Land

# Wird die dritte Wahl zum Dauerbrenner?

Hamburgs Wirtschaftssenator konkretisiert die Pläne für ein Kreuzfahrtterminal am CTS

Kein Projekt wird in der Hamburger Hafenwirtschaft so kontrovers diskutiert wie der geplante Bau eines dritten Kreuzfahrtterminals im mittleren Freihafen. Wirtschaftssenator Frank Horch kam deshalb in den Hafen-Klub, um vor dem Who-is-Who der norddeutschen maritimen Wirtschaft Rede und Antwort zu stehen, warum der Kronprinzenkai, der eigentlich für den Bau des Centralterminals Steinwerder zugeschüttet werden sollte, nun erste Wahl ist.



Die Kaimauer des Kronprinzenkais müsste für den Bau eines Kreuzfahrtterminals nicht nachgebessert werden

Eigentlich, so gab der parteilose Ex-Manager zu, sei der Kronprinzenkai nämlich nur dritte Wahl gewesen. Zuerst habe sich seine Behörde den Standort Kirchenpauerkai angesehen. Doch die Scharnierfunktion zur östlichen HafenCity wäre an der mangelnden Akzeptanz der Anwohner gescheitert, die dort neu entstehende Luxuswohnungen beziehen sollen. Auch die Kosten wären

enorm gewesen. Zweite Wahl war das gegenüberliegende Überseequartier. Doch da dort die Kaikante hätte erneuert werden müssen, wären die Kosten ebenfalls auf 180 bis 190 Millionen Euro hochgeschwollen. Der Kronprinzenkai sei nun also nur die dritte Wahl und habe aus der Erkenntnis resultiert, dass die Umschlagszahlen im Hafen nicht mehr so rasant wachsen wie vor der Krise. Erhärtet wird dies von der Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums, die dem Hamburger Hafen ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 3,7 Prozent bis zum Jahr 2030 prophezeit. Umgekehrt boomt die Kreuzfahrtbranche. Werden in diesem Jahr mindestens 180 Schiffe mit insgesamt 500.000 Passagieren die Hansestadt anlaufen, sind

für das kommende Jahr schon 200 Anläufe vertraglich fixiert. Möglich seien 250 bis 280 Ankünfte, die bis zu 800.000 Passagiere pro Jahr in die Stadt locken könnten. Bislang ist Hamburg allerdings noch kein Start- oder Zielort. Dies würde sich mit dem neuen Kreuzfahrtterminal ändern.

**Kostenneutralität durch Anlaufgebühr für Schiffe**

Charme gewinnt der Kronprinzenkai für Horch dadurch, dass ein Kreuzfahrtterminal dort für den Hamburger Haushalt kostenneutral wäre. Bis vor kurzem wurden dort Schwerlastgüter verladen, so dass keine neue Kaikante nötig wäre. Die Kosten für die Flächenbefestigung, ein Parkhaus und ein Abfertigungsterminal wollte Horch noch

nicht nennen, sie werden aber auf 50 bis 60 Millionen Euro geschätzt. Das Geld soll durch eine Passagierabgabe und eine Anlaufgebühr für die Kreuzfahrtschiffe eingenommen werden – ähnlich wie im Luftverkehr.

Man sei bereits mit großen Reedereien wie Carnival Cruise Lines, Royal Caribbean International oder Norwegian Cruise Line im Gespräch. Jedoch habe es niemals Forderungen seitens des Senats gegeben, dass sich die Unternehmen direkt an den Investitionen beteiligen müssten. Geklärt werden müssten indes Fragen der Stromversorgung, entweder über den für die Stadt teuren Landstrom oder per Barge. Dies sei laut Horch jedoch nur ein Interimsproblem, da in 15 Jahren Neubauten mit Rei-

nigungsanlagen ausgestattet seien, die die strengen Umweltauflagen alleine erfüllen könnten.

**Flughafen organisiert Passagierabfertigung**

Mit dem dritten Terminal will Horch auch die Organisation der Kreuzfahrtschiffe neu ordnen. Sie soll künftig ganz in Händen der Hamburg Port Authority liegen. Bisher wird das Gros der Abwicklung vom Hamburg Cruise Center (HCC) getätigt. Dies ist ein Gemeinschaftsunternehmen der HHLA und dem Aida-Konsortium. Horch wolle, dass die Abfertigung künftig „diskriminierungsfrei“ ablaufe, ohne den Verdacht, dass jemand bevorzugt werde. Hierzu solle künftig die Passagierabfertigung an allen drei Kreuzfahrtterminals durch den Flughafen Hamburg erfolgen. Das HCC könne hier jedoch weiter als Subunternehmen tätig sein.

Das dritte Terminal würde laut Horch weitere Kaufkraft in die Stadt spülen. 2011 seien durch Kreuzfahrtpassagiere 204 Millionen Euro, das entspricht etwa 600 Euro pro Kopf, nach Hamburg geflossen. Nicht mit einberechnet sind die Hunderttausende von Zuschauern, die während der Hamburg Cruise Days von den Kaikanten aus die Ozeanriesen bewunderten. Der Boom in der Kreuzfahrtbranche sei verlässlicher als das extrem volatile Geschäft im Hafenumschlag.

**Nicht dogmatisch an einer Entscheidung festhalten**

Für diesen stehe weiterhin die Restfläche des CTS zum Ausbau bereit. Er wer-

de durch das Kreuzfahrtterminal, das den nördlichen Bereich zu einem Drittel abteilt, nicht in Frage gestellt. Somit gelte auch der vor nicht einmal einem Jahr verabschiedete Hafenentwicklungsplan weiter. Angesichts der sich geänderten globalen Wirtschaftslage sei es jedoch nicht richtig, dogmatisch an einer einmal getroffenen Entscheidung (dem Bau des CTS in seiner Ursprungsform) festzuhalten. „Ich bin jedenfalls froh, dass der CTS kein Containerterminal mehr wird“, sagte Horch. Die übrigen Terminals könnten flexibel durch kurzfristige Kapazitätserweiterungen auf den bestehenden Geländen reagieren und am Ende bis 20 Millionen TEU umschlagen. Das CTS könnte als Universal-Terminal ein Standort für den Produktion erneuerbarer Energieträger wie etwa LNG- oder E-Mobilität sein.

Zudem sei ein späterer Rückbau am Kronprinzenkai möglich. Als Zeitfenster nannte Horch zehn bis 15 Jahre. So recht glauben wollte dies jedoch niemand. Ein Geschäftsführer eines anderen Hafens sagte hinterher: „Der Senator hätte ruhig zugeben können, dass das eine Dauereinrichtung wird. Niemand reißt eine 50 Millionen Euro teure Anlage nach zehn Jahren wieder ab.“

Die Entscheidung über den Bau soll noch in diesem Monat fallen. Falls das Vorhaben wider Erwarten scheitert, sei als Plan B ein Ausweichen in die HafenCity im Bereich des Großmarkts denkbar. Dies jedoch, so Horch, wäre jedoch nur (wieder) eine Notlösung.

*Text: Matthias Soyka*



Die Kreuzfahrtbranche wird zunehmend zum Geschäft

**FURUNO**

**SICHERHEIT UND EFFIZIENZ AUF SEE:**

**KOMPETENZ VON ANFANG AN**

- ▶ BERATUNG
- ▶ PROJEKTIERUNG
- ▶ INSTALLATION
- ▶ WELTWEITER SERVICE

**FURUNO DEUTSCHLAND GmbH**  
Siemensstraße 31-33, 25462 Rellingen  
T 04101 838 0, F 04101 838 111  
[www.furuno.de](http://www.furuno.de)



**Frank Horch,**  
Wirtschaftssenator

# Hamburg profitiert durch Qualität und Lage

Hansestadt gewinnt in erster Jahreshälfte weitere Marktanteile in der Nordrange

Der Hamburger Hafen hat gegen den allgemeinen Markttrend im Umschlag weiter zugelegt. Während in der Nordrange in der ersten Jahreshälfte die Gesamtzahlen um 0,4 Prozent zurückgingen, legte die Hansestadt um 3,5 Prozent auf 68,1 Millionen Tonnen zu. Das erfreuliche Plus zog sich durch alle Marktsegmente. Besonders der Massengutumschlag schnellte um 4,4 Prozent auf 20,7 Millionen Tonnen in die Höhe. Hier liefen vor allem Getreideexporte und der Mineralölimport (+61 Prozent) sehr gut. Im Containerverkehr wurden 4,5 Millionen TEU oder 2,1 Prozent mehr umgeschlagen. Dabei stieg der Export (+2,6 Prozent auf 2,2 Millionen TEU) stärker als der Import (+1,7 Prozent auf 2,3 Millionen TEU).

Selbst der Abwärtstrend bei den Leercontainern wurde gestoppt. Mit rund 600.000 TEU wurde hier sogar ein minimales Plus (0,2 Prozent) erzielt. Während der Handel mit China, dem mit weitem Abstand wichtigsten Handelspartner Hamburgs, weiter um drei Prozent abnahm, profitierte Deutschlands größter Ha-

fen von teilweise kräftigen Zuwächsen in den anderen Ländern. Vor allem der Handel mit der Ostseeeregion überkompensierte die Delle im Fernostbereich. Im Durchschnitt erhöhte sich der Umschlag nach Skandinavien und Osteuropa um acht Prozent auf 1,1 Millionen TEU. Wachstumstreiber waren vor allem

Schweden (+16,8 Prozent), Polen (+11,5 Prozent) und Russland (+8,3 Prozent).

Direktanläufe in Ostsee wirtschaftlich nicht sinnvoll

Nicht einmal die Probleme am Nord-Ostsee-Kanal, der im März für acht Tage gesperrt werden musste, konnten den positiven

Trend stoppen. HPA-Chef Jens Meier erwartet zudem nicht, dass Direktanläufe von 9.000-TEU-Schiffen nach Danzig, wie die Reederei Maersk sie derzeit zum Teil praktiziert, wirtschaftlich sinnvoll seien. „So etwas rentiert sich nur, wenn man eine Parität der Verkehre hinkommt. Es bringt nichts, voll beladen

hinzufahren und halb leer wieder zurück“, so Meier.

Die Situation werde sich für die Reedereien 2015 weiter verschärfen, wenn die SECA-Grenzwerte auf 0,1 Prozent gesenkt werden. Dann bliebe nur der Einbau von teuren Filteranlagen wie Scrubbern, was sich im Vergleich zu der langen Fernoststrecke auf die relativ kurze Distanz in Nord- und Ostsee kaum lohne, oder das Bunkern von gut 40 Prozent teureren Destillaten, was die Sache noch unwirtschaftlicher mache. Letztlich sehen Experten in den Direktanläufen nur eine Übergangslösung der Reedereien, ihre durch den Neubau der Supercarrier (13.000 bis 18.000 TEU) überflüssig gewordenen mittleren Frachter weiter, wenn auch mit Verlust, zu beschäftigen, da sie zum Verschrotten einfach noch zu jung sind. Dessen ungeachtet lief gerade mit der „Maersk McKinney Møller“ erstmals ein Triple-E-Schiff mit 18.000 TEU von Bremerhaven aus über Skagen nach Aarhus, Danzig und Göteborg.

Exzellente Technik und kaum Windrestriktionen

Dem gegenüber profitiert Hamburg von der Qualität der Umschlagsleistungen und seiner guten Lage. „Wir liegen in der Entfernung so, dass die Reedereien problemlos einmal in der Woche von St. Petersburg aus zu uns fahren können und wieder zurück“, erklärte Meier weiter. Zudem habe die Hansestadt im Gegensatz zu manch anderen Häfen der Nordrange kaum Windrestriktionen und verfüge über eine ex-

zellente Technik fürs Be- und Entladen. Gerade bei der Weiterverladung habe Zeebrügge mit Problemen zu kämpfen.

Dagegen hat Hamburg beim Abtransport mit der Bahn einen neuen Rekord aufgestellt. Im Modal Split legte der Bahnanteil noch einmal um zwei Prozent zu und erreicht nun 39 Prozent. Per Lkw werden nur 59 Prozent der Container abgefahren, das ist deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Der Hafen Hamburg Marketing Vorstand Axel Mattern verwies auch auf die Bedeutung des Binnenschiffs. Beim Hinterlandverkehr für Container nimmt es mit einem Anteil von nur zwei Prozent weiterhin zwar lediglich eine Randposition ein, gemessen in Tonnen jedoch wird aufgrund des hohen Massengutanteils rund ein Neuntel der Ladung auf inländischen Gewässern weiter transportiert. Der Anteil der Bahn liegt hier sogar bei 48 Prozent.

Doch es gab auch einige kleine Wermutstropfen. So sank der Umschlag im konventionellen Stückgutbereich um 10,1 Prozent, was Mattern auf Einbußen im Fruchturnschlag zurückführte, der zunehmend in Containern erfolgt. Zudem sei bei der Projektladung erst jetzt die Spätfolge der Krise von 2008 zu spüren gewesen, da der Vorlauf für die Bestellung von Großanlagen etliche Jahre betrage. Überdies gab es Rückgänge im Massengutbereich bei der Verladung von Steinen, Erden und Schrott sowie im Containerverkehr mit den USA, der in den vergangenen Quartalen sprunghaft gestiegen war. Hier machte

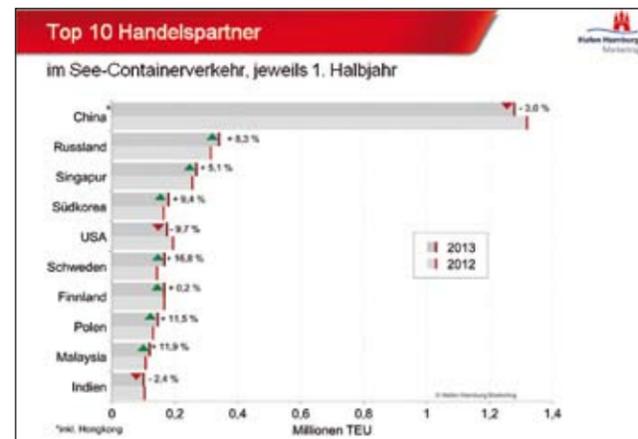
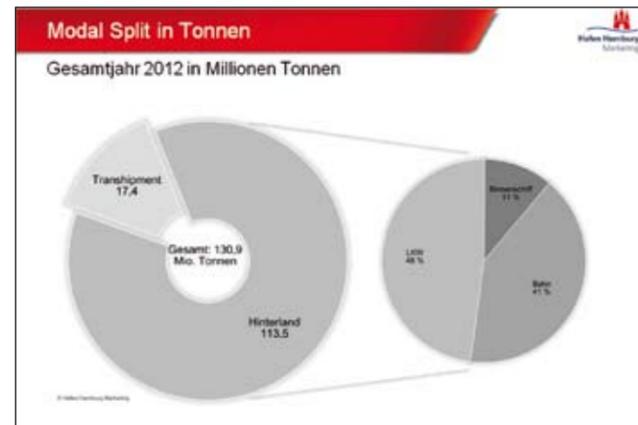


sich der Abzug eines Dienstes bemerkbar.

Für das laufende Gesamtjahr rechnet Mattern mit einem Anstieg von rund drei Prozent bei den Containern und vier Prozent in der Gesamtmenge. Voraussetzung für einen weiteren positiven Trend sei jedoch neben einer positiven Weltkonjunktur

auch der Ausbau der Infrastruktur. Angesichts einer Zunahme von 41 Prozent zwischen 2008 und 2012 beim Anlauf außergewöhnlich großer Schiffe (über 330 Meter Länge) auf insgesamt 875 Frachter sei die Fahrinnenanpassung der Elbe weiterhin dringend notwendig.

Text: Matthias Soyka



# Selbst ist der Mann

EUROGATE nimmt in Hamburg weltweit erstes Windrad auf einem Terminal in Betrieb

Hafenanlagen sind Industrieunternehmen, die rund um die Uhr in Betrieb sind. Dem entsprechend ist ihr Energiebedarf enorm. Und da die natürlichen Ressourcen immer knapper werden, ist in den nächsten Jahren mit deutlich steigenden Erzeugerpreisen zu rechnen. Wer dagegen das Glück hat, selbst Energie zu erzeugen, kann eine Menge Geld sparen. Längst widersprechen sich somit Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit mehr, sondern bedingen einander. Das hat auch die Bremer EUROGATE-Gruppe erkannt und damit begonnen, zunächst auf jedem ihrer Terminalstandorte ein Windrad in Betrieb zu nehmen. Den Anfang machte Hamburg.

Mitten im Leercontainerdepot auf der Dradenau steht ein 198,5 Meter hohes Windrad (nach dem Fernsehturm das zweithöchste Gebäude der Stadt) mit einer 2,4 Megawatt Turbine der NORDEX AG. Ab 0,5 Windstärke liefert es Strom. Und da die 117 Meter messenden Rotorblätter in besonders großer Höhe installiert wurden, wo auf Dauer mehr Wind weht, ist die Leistung um 20 Prozent höher als an üblichen Onshore-Standorten. 8,7 Millionen kWh Strom können so pro Jahr erzeugt werden – ein gu-



Hamburgs zweithöchstes Gebäude ist nun mit 198,5 Metern das Windrad auf dem EUROGATE-Terminal

tes Drittel der rund 20 Millionen kWh, die das Terminal jährlich benötigt. Zusammen mit einem im Bau befindlichen 850-kW-Blockheizkraftwerk, hofft EUROGATE-Chef Emanuel Schiffer, dass im nächsten Jahr rund zwei Drittel der benötigten Energie vor Ort selbst erzeugt werden.

4,8 Millionen Euro nach sieben Jahren amortisiert

Die Investitionskosten für das Windrad von 4,8 Millionen Euro sollen sich nach spätestens sieben Jahren amortisiert haben – falls sich der Strompreis erhöht, wäre der Break-Even-Point sogar vorher erreicht. Ganz nebenbei wird der jährliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 4.600 Tonnen reduziert. Damit kommt EUROGATE seinem selbst gesteckten Ziel, die Emissionen bis zum Jahr 2020 gemessen von 2008 an um ein Viertel zu senken, ein großes Stück näher. Gleichzeitig soll der Energieverbrauch pro Container um ein Fünftel zurückgehen.

Der Konzern ist durch eine Fülle von Einzelmaßnahmen bereits auf einem guten Weg. Allein die Van Carrier sind durch den Wechsel von hydrothermischen auf dieselelektrische Antriebe um 30 Prozent umweltfreundlicher geworden. Weitere sieben Prozent Energie wurden

durch Motorendrosselung und Antriebsoptimierung eingespart. An den Containerbrücken wird ein Viertel der eingesetzten Energie zurückgewonnen, wenn die Container abgesenkt werden oder das Fahrwerk gebremst wird. Im gleichen Maße wurde der Stromverbrauch reduziert, indem die Lichtsteuerung optimiert wurde. Die Helligkeit der Lampen ist nun stufenlos regulierbar. Hinzu kommen Maßnahmen wie bessere Isolierungen an Gebäuden und Containerbrückenkanzeln und eine kleine Photovoltaikanlage. In Summe wurden so bereits zwölf Prozent Energie eingespart.

Die Stromerzeugung vor Ort bietet noch weitere Vorteile. „Wir haben keinerlei Leitungsverluste“, freut sich Schiffer, „da die Energie nicht ins allgemeine Stromnetz geleitet, sondern direkt verbraucht wird.“ Eine Belastung der öffentlichen Netze entfällt. Dem entsprechend werden auch nicht die EEG-Umlage in Anspruch genommen, die sich überdies aufgrund der dann fälligen Leitungsentgelte ohnehin nicht rechnen. Nicht auszuschließen, dass später noch ein zweites Windrad auf dem Terminal entstehen wird. Dann wäre EUROGATE fast vollständig autark.

Text: Matthias Soyka



Jürgen Zeschky (NORDEX, I.), Emanuel Schiffer und Frank Horch

## Warnleuchten der neuesten LED-Generation

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



Abmessungen: Höhe 80 mm, Ø 106 mm  
Lieferform: Festmontage / Stativmontage / magnetaftend  
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 Forklifts
- Warnleuchten für Straddle Carrier
- LED-Lichtbalken für Fahrzeuge
- Magnetaftleuchten
- LED-Scheinwerfer
- funkgest. Suchscheinwerfer
- Blaulicht für RETTUNG/FEUERWEHR



Techno Design Wilmering GmbH  
Oststraße 28 – D-48301 Nottuln  
Telefon (00 49) 0 25 02 / 2 28 91-0  
Telefax (00 49) 0 25 02 / 2 28 91-20  
Internet [www.techno-design.de](http://www.techno-design.de)  
[wilmering@techno-design.de](mailto:wilmering@techno-design.de)

# Windkraft ist besser als ihr Ruf

Erneut verlässliche politische Rahmenbedingungen angemahnt



Die Areva-Generatoren werden vor der Verladung noch einmal in einem mehrtägigen Probelauf auf Herz und Nieren getestet

**Sie sehen noch etwas verloren aus. 40 gelbe Stummel, die 120 Kilometer vor Bremerhaven schachbrettartig aus dem Meer ragen und aus der Ferne erheblich kleiner wirken, als sie in Wirklichkeit sind. Denn unter ihnen im Meeresboden befinden sich bereits über 1.500 Tonnen Stahl. Tripoden, dreibeinige Gründungskonstruktionen, die von der Weser Wind GmbH als Basis für den Windpark Global Tech I gefertigt wurden. Bis zu elf Zentimeter dicker Stahl, über 50 Meter hoch. In wenigen Wochen sollen sich hier die ersten Windräder der Windreich GmbH drehen.**

Die Hochtief AG hat die gigantischen Teile seit knapp einem Jahr zum Baufeld mit ihrer Errichterplattform „Innovation“ transportiert und installiert. Das 220 Millionen Euro teure Spezialschiff kann drei der Stahlkolosse von der ABC-Plattform in Bremerhaven aufnehmen und selbst bei See-gang bis 2,50 Meter in der See versenken, wenn die



Jack up-Plattform beim Laden

Jack-up-Beine das Schiff zehn Meter über den Meeresspiegel hoch gedrückt haben. Ein 1.500-Tonnen-Kran hebt dabei von der aufgeständerten Plattform zunächst die 950 Tonnen schwere Basiskonstruktion ins Wasser. Sie besteht aus elf gewaltigen Teilen, die in einer 60 Millionen Euro teuren Halle bei Weser Wind im Bremerhavener Fischereihafen gebaut wurden. Neun Tage dauert es, die wuchtigen Metallstücke zusammenzuschweißen, mit einer Toleranz von unter 0,5 Grad.

Anlagen sollen mindestens 25 Jahre in Betrieb sein

Stabilität am Meeresboden erhält die Konstruktion durch Hülsen, die in jeder der drei Ecken

angeschweißt sind. In diese werden je 200 Tonnen schwere Rohre tief in den Grund getrieben. Der Hohlraum zwischen Hülse und Rohr wird anschließend mit einem Spezialbeton verfüllt. Die Materialstärke ist zweieinhalbmal so dick, wie notwendig. Denn die Anlage soll mindestens 25 Jahre stehen und ist in dieser Zeit mehreren 100 Milliarden Lastwechseln ausgesetzt. Im Wesentlichen durch den Wellengang und natürlich auch durch das Drehen der Rotoren.

Die Hälfte der 80 Gründungskonstruktionen ist mittlerweile versenkt. Gerade beginnt der Aufbau der Turmsegmente und der Generatoren, die in 140 Meter Höhe in wenigen Wochen den sauberen Strom erzeugen sollen.

Denn anders als bei anderen Windparks ist „Global Tech I“ bereits ans Netz angeschlossen. Eine Umrichterplattform, die den Wechselstrom vor dem Unterwasserweg an Land in Gleichstrom wandelt, steht bereits ebenso wie das Pendant an Land, das den Gleichstrom wieder in Wechselstrom zurück verwandelt, was für einen Überlandtransport deutlich günstiger ist.

Generatoren können sofort ins Netz einspeisen

Auch die Kabel in die einzelnen Gründungskonstruktionen liegen bereits. Wird der 450 Tonnen schwere Generator mit den fast 120 Meter (im Durchmesser) langen Rotoren angeschlossen, ist die Anlage sofort betriebsbereit. Dabei



Die Generatoren sind jeweils 450 Tonnen inklusive Rotoren schwer und gelten damit als vergleichsweise leicht

überlässt Areva nichts dem Zufall. Jeder der 5-Megawatt-Generatoren wurde zuvor an Land einem 70-Stunden-Test unterzogen, damit mögliche Fehlfunktionen nicht erst auf hoher See erkannt werden. Die Versuchsanlage unweit von Weser Wind ist bislang weltweit einzigartig.

Bis Mitte nächsten Jahres soll die gesamte Anlage laufen. Und eine Zweite steht unmittelbar vor der Umsetzung: „MEG 1“, mit das am nächsten gelegene Areal vor Emden und Eemshaven. Von dort bezieht „Global Tech I“ noch einige weitere Gründungsstrukturen, nachdem der ursprüngliche Partner, die BARD-Tochter Cuxhaven Steel Constructions, in die Insolvenz gegangen war. Die Buss-Group betreibt seit kurzem auf der niederländischen Seite der Ems ein Multipurpose-Terminal, das Areva beliefert. Die Zusammenarbeit mit den Hamburgern funktioniert auch in Stade, von wo aus Areva die Rotoren für

die Windräder für „Global Tech I“ verschickt.

EPC-Konsortium will Baukosten minimieren

Die Kooperation funktioniert immer besser, betont Martin Rathge von der Hochtief Solutions AG. Er glaubt, dass künftige Windparks deutlich günstiger als die Ersten gebaut werden können. „Wir wollen hier in die industrielle Serienproduktion einsteigen“, sagt er, „und nicht nur auf Projektbasis mit kompetenten Partnern zusammenarbeiten.“ Deshalb wollen Hochtief und Areva nun ein EPC-Konsortium (Engineering-Procurement-Construction) gründen, eine speziell im Anlagenbau übliche Form der Vertragsgestaltung, bei welcher der Auftragnehmer als Generalunternehmer auftritt. Alles aus einer Hand, so das Prinzip. Fehler und Probleme, die bei „Global Tech I“ aufgetreten seien, wolle man bei „MEG 1“ nicht wiederholen. Man habe Neuland betreten und

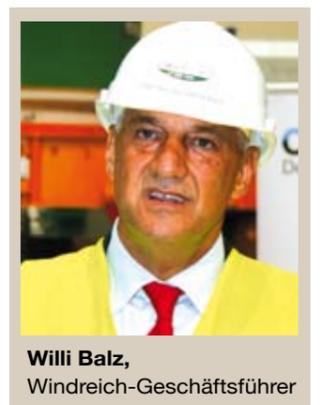
nun Erfahrungen gesammelt. Gut möglich, dass der nächste Windpark nicht noch einmal 1,8 Milliarden Euro verschlingt. Ist auch der am Netz, hat man fast ein AKW ersetzt.

Dazu seien aber auch bestimmte Voraussetzungen seitens der Politik nötig. Verheerend hätten sich Überlegungen seitens des Bundesumweltministers Peter Altmaier (CDU) ausgewirkt, die Vergütungen aus dem Energieeinspeisegesetz (EEG) rückwirkend zu deckeln. Auch Forderungen nach Förderungen der Onshore-Windkraft in Süddeutschland seien wenig hilfreich. Dort seien Wind und Platz begrenzt. Mit Abstand am profitabelsten hätten sich Windparks in der 40 Meter tiefen Nordsee erwiesen, so Balz. Dort herrschten ideale Windbedingungen. Ursprüngliche Prognosen seien um 30 Prozent übertroffen worden. Nach Berechnungen des Bundesumweltministeriums könnten bis zum Jahr 2050 bis zu 60 Prozent des

deutschen Strombedarfs aus Windkraft erzielt werden, davon über zwei Drittel Offshore.

Die Verunsicherung im Markt hat auch die Geldgeber erfasst. Die Situation am Kapitalmarkt sei durch die Euro-Krise schon schwierig genug. Nun noch das politische Störfeld – viele Pläne liegen derzeit auf Eis. Und das bei gigantischen Vorinvestitionen. Im kommenden Jahr soll es unter einer neuen Regierung eine EEG-Novelle geben – wieder einmal. Die Branche hofft auf klare, dauerhafte Regelungen.

Text: Matthias Soyka



Willi Balz, Windreich-Geschäftsführer

# Wo, bitte, sind die ELBESEAPORTS?

Die ehemalige Hafenkooperation Unterelbe hadert mit dem neuen Namen

Eigentlich war man gekommen, um zu feiern. Sich selbst und das neue Verwaltungsgebäude im Brunsbütteler Hafen, in das quasi als eine Art Einweihungsfeier erstmals zu einem großen Empfang geladen wurde. 5 Millionen Euro hat der Bau gekostet, in den Brunsbüttel Ports, Sartori & Berger sowie die ortsansässige Wirtschaftsförderung gezogen sind. Gekommen waren 120 Gäste aus Politik und Logistik der Häfen der Unterelbe. Neben den Gastgebern waren es Vertreter aus Hamburg, Stade, Glückstadt und Cuxhaven, eben jenen Häfen, die sich vor vier Jahren zu einer gemeinsamen Vermarktungsplattform unter dem etwas sperrigen Namen „Hafenkooperation Unterelbe“ zusammengetan hatten. Seit der Messe transport logistic nennt sich diese nun „ELBESEAPORTS“. Doch damit sind nicht alle glücklich, wie in einer prominent besetzten Diskussionsrunde deutlich wurde.



Das neue Verwaltungsgebäude von Brunsbüttel Ports wurde gerade fertig gestellt

Den Stein ins Rollen brachte der Brunsbüttel Ports Geschäftsführer Frank Schnabel, der erklärte, dass er auch den neuen Namen für wenig hilfreich halte. Im Ausland frage man sich, wo, bitte, die ELBESEAPORTS denn seien. Die Antwort sei dann stereotyp, dass diese in der Nähe von Hamburg lägen. Insofern sei es doch nur konsequent, wenn man die Hafengemeinschaft „Ports of Hamburg“ nenne. Dem stimmte auch Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) zu. Schließlich sei

der Hamburger Hafen ja auch der größte Arbeitgeber für sein Land.

Niedersachsen sperrt sich gegen Hamburg

Weniger begeistert von dieser Idee war der Geschäftsführer von Niedersachsen Ports, Jens Albert Oppel. Besonders in Cuxhaven gebe es große Bedenken gegen einen Namen, in dem die Hansestadt vorkomme. Zu tief sitzt noch der Stachel, als Hamburg alles tat, um die Entwicklung in der ehemaligen Enklave der Hansestadt

zu behindern. Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch indes bemühte sich, den Konkurrenzgedanken herunterzuspielen. Zum einen sei Konkurrenz gut, da sie eine der Hauptantriebskräfte der Wirtschaft überhaupt sei. Zum anderen gebe es bei den ELBESEAPORTS eigentlich kaum eine Konkurrenzsituation. Jeder Hafen habe seine Stärken und ergebe in Kombination mit den anderen eine sinnvolle Ergänzung.

Dem pflichtete auch der Chef der Hamburg Port Authority, Jens Meier bei.

Bei Neuansiedlungen gebe es nur rein theoretisch den Kampf um einen Kunden. Denn Stade sei für Chemie prädestiniert, Cuxhaven für Offshore und RoRo, Brunsbüttel für Multipurpose und Hamburg für Container.

Große Chancen durch die Energiewende

Dabei böten sich allen Häfen große Chancen, besonders durch die Energiewende. Meyer betonte, dass die Windkraft, egal ob On- oder Offshore, gewaltiges Potenzial böte, sofern die Bundesregierung endlich klare Rahmenbedingungen zur Sicherung der Investitionen schaffe. Ungeachtet dessen schieße sein Land 30 Millionen Euro für den Bau einer neuen Schwerlastpier in Brunsbüttel hinzu, an der Windräder verladen werden sollen. Horch ergänzte, dass sich in Stade die Erzeugung von Wasserstoff als Treibstoff der Zukunft anböte. Hamburg indes habe keinerlei Ambitionen, Windräder im großen Stil umzuschlagen.

Schnabel schließlich sah in LNG das große Thema der nächsten Jahre. Das Flüssiggas sei vor allem für Schiffe, die in die ECAs Nord- und Ostsee fahren, ein idealer sauberer Ersatzbrennstoff, wenn ab 2015 die Schwefelgrenzwerte drastisch sinken. Hier habe sich Deutschland allerdings bislang zu wenig bewegt.

Gemeinsames Auftreten gegenüber dem Bund

Wie sinnvoll die Hafenkooperation ist, zeigen einige Beispiele. In früheren Jahren der Kirchturmpolitik wurden Ausbaupläne aus Hamburg von den übrigen Häfen beim Bund kategorisch abgelehnt und damit verzögert. Heute, so berichtete Schnabel, habe Brunsbüttel Ports bei der Neufassung des Hamburger Hafentwicklungs-



Die führenden Köpfe der ELBESEAPORTS beim Gruppenbild mit Dame

plans mit am Verhandlungstisch gesessen. Alle Diskussionsteilnehmer betonten, dass der Ausbau der Infrastruktur zentral notwendig für den weiteren Erfolg der Häfen sei. Gerade hier spreche man

nun mit einer Stimme gegenüber dem Bund.

Auch im Alltag trägt die Kooperation Früchte. Man tausche nicht nur regelmäßig Erfahrungen auf Geschäftsführer- und Praktikerebene aus und betreibe ein gemein-

sames Marketing, berichtete Oppel, sondern NPorts werde zum Jahresbeginn 2014 nach Hamburger Vorbild umweltbezogene Hafentariife einführen, die saubereren Schiffen Rabatte einräumt.

Text: Matthias Soyka

## Komplexe Aufgaben erfordern effiziente Lösungen!

- Kasko- und Haftpflichtversicherungen (P&I)  
Transport- und Verkehrshaftungsversicherungen
- Risk-Management-Lösungen für  
Hafen- und Logistikunternehmen

**PANTAENIUS**  
Unternehmensversicherungen

Hamburg · Düsseldorf · München

Ihr Ansprechpartner: Lars Töppner · Tel. +49 40 37091 123 · Mobil +49 163 266 33 36 · LToepfner@pantaenius.com

[www.pantaenius.eu](http://www.pantaenius.eu)

Trogbrücke über die Elbe bei Rothensee  
am Wasserstraßenkreuz Magdeburg



Einige Container haben CONICAL und CLH immer auf Lager, um kurzfristige Nachfrage zu bedienen

# Hand in Hand

CONICAL und CLH arbeiten im Containergeschäft eng zusammen

**Während der ersten großen Wirtschaftskrise 2008/2009 zählten Containerbetriebe zu den wenigen Gewinnern. In dieser Zeit waren Großreedereien dazu übergegangen, aufgrund mangelnder Aufträge ihre Kosten zu reduzieren und begannen, ihre Mega-Carrier mit gedrosselter Geschwindigkeit über die Weltmeere zu schicken. Das Slow Steaming führte dazu, dass plötzlich viele Container längere Zeit auf dem Wasser verbrachten und die Boxen, obwohl es weltweit rund 40 Millionen geben soll, an Land knapp wurden. Nun, wo die Zeiten erneut nicht rosig sind, könnte man meinen, dass Firmen, die die Stahlboxen verkaufen oder verleihen, erneut Hochkonjunktur haben. „Doch der Markt ist eher gesättigt“, berichtet Sebastian Hornauer, Sales Manager bei der Hamburger CONICAL GmbH.**

Das Unternehmen ist seit 31 Jahren am Großmarkt mit Blick auf den Ha-

fen ansässig und auf den Verkauf von Containern spezialisiert. „Die in den

letzten Jahren nicht mehr so sprunghaft verlaufende Entwicklung hat allerdings auch ihre guten Seiten“, sagt Hornauer, „Wir wollen auf einem gesunden Level bleiben“. Gemeint ist ein moderates jährliches Wachstum von wenigen Prozenten. Schließlich müssen sich die Investitionen auch refinanzieren. Das sei in den ersten vier bis fünf Jahren überschaubar, doch wenn dann die Anschlussaufträge fehlten, beginne der Katzen-

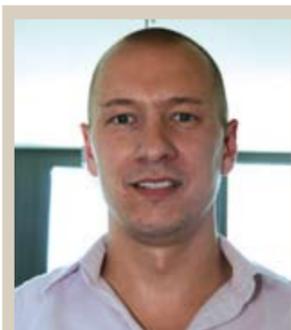
jammer. Immerhin haben Container eine Lebensdauer von durchschnittlich 18 Jahren.

Beide Firmen gehören einer Familie

Damit man bei CONICAL nicht allzu sehr von konjunkturellen Schwankungen abhängig ist, arbeitet sie aufs engste mit der Container Logistic Hamburg GmbH zusammen, die seit neun Jahren auf die Vermietung von Con-



Soeren Schinkel, CLH Sales Manager



Sebastian Hornauer, CONICAL Sales Manager

tainern spezialisiert ist. Beide Unternehmen firmieren in der gleichen Etage und gehören ein und derselben Familie. Eine große Anzahl Behälter aller Art befindet sich mittlerweile im Portfolio der CLH, bei einer sehr hohen Auslastungsquote.

Sonderwünsche von Kunden erfüllt

Das Konstrukt aus zwei Firmen, die Hand in Hand arbeiten, bietet einen erheblichen Vorteil: „Wir können so Spitzen abbauen“, beschreibt es Soeren Schinkel, Sales Manager bei CLH. Hat beispielsweise seine Firma aufgrund eines Marktengpasses Probleme, einige Boxen zu vermieten, kommen sie bei CLH in den Verkauf. Umgekehrt können Container, die bei CONICAL allzu lange zum Verkauf stehen, in die Vermietung überführt werden. So können teure Lagerkosten vermieden werden. Einen kleinen Depot-Bestand habe man derzeit zwar, so Hornauer, aber die Zahl sei stark schwankend. Zudem könne man so zwischenzeitlich ein wenig Geld verdienen, wengleich die Tagesrate stark mengenabhängig und laufzeitspezifisch ist.

„Die Kundenwünsche können auch bei Containern sehr speziell sein“, erklärt Schinkel. Zwar seien die Standardcontainer immer noch das Hauptgeschäft, aber immer wieder müssten einzelne Boxen für Kunden umgerüstet werden. Manchmal sollen die Seitenwände verstärkt werden, weil in den Containern vor allem Big Bags transportiert werden, ein andermal die Boxen an der Stirnseite Klappen zum Schütten haben. Umweltfreundliche Lacke, eine besondere Farbgebung oder auch ein spezielles Design von Sicken oder Umrandungen der Stahlkonstruktion werden ebenfalls immer wieder angefragt. Im Außenlager werden die einzelnen Container dann entsprechend umgearbeitet.

Neue Boxen werden in China hergestellt

Von der Hansestadt aus decken sechs Mann das Europa-, Afrika- und Asien-geschäft ab. Eine Niederlassung mit zwei weiteren Mitarbeitern befindet sich in San Francisco für den amerikanischen Markt. Im Angebot ist alles, was die Containerbranche anbietet: Open Top-, Hardtop-, Bulk-, Kühl-, Plattform-,



Die beiden Firmen befinden sich in einer Etage dieses Hochhauses

Flat Rack- oder Tankcontainer. Bei den Standardboxen setzen beide Firmen auf High Cubes, die 30 Zentimeter höher sind. Damit sei man für alle Eventualitäten gewappnet. Zudem sind die Boxen auf ein Prüfgewicht von 30 Tonnen ausgelegt. Mehr geht nicht. Zu den Kunden zählen neben Reedereien und Spediteuren auch Endkunden und NVOCCs, hier vor allem Sammelcontainerbetriebe, die im europäischen Shortsea-Bereich unterwegs sind.

Das normale Miet- oder Verkaufsgeschäft wird innerhalb kürzester Zeit erledigt. Wer einen funkelneuen Container kaufen will, muss allerdings eine wenig Zeit mitbringen. Die Boxen werden in China hergestellt. Drei Monate Wartezeit sind da die Norm. Es sei denn, der Kunde entschließt sich zu einem gebrauchten Modell, das nach seinen Vorstellungen umgearbeitet wird. Das stünde, je nach Aufwand, innerhalb weniger Wochen bereit.

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.

WALTER LAUK CONTAINERSPEDITION GmbH

info@walterlauk.de +49 (0)40 31 78 28 - 0

WALTER LAUK ERWERFHREI GmbH

# Letzte Bastion gegen den Automatismus

Die Stauerei Carl Tiedemann verlädt und sichert Ladung auf Schiffen



Fotos: SLH

Voll in die Eisen: Beim Verladen von Projektladung setzt Carl Tiedemann ausnahmslos auf Ketten

**Wir leben in Zeiten der zunehmenden Standardisierung und Automatisierung. Massengutterminals wie der HANSAPORT werden nur noch von gut 100 Mann betrieben, bei einem Jahresumschlag von 14,5 Millionen Tonnen Kohle und Eisenerz. Und auch die Containerterminals brauchen für das Ent- und Beladen von Schiffen immer weniger Personal. Eine Nische in diesem Bereich hat sich jedoch Hamburgs älteste Stauerei Carl Tiedemann erhalten: Sie ist auf die Sicherung von Ladung und den Umschlag von konventionellem Stückgut spezialisiert.**

Tim Schaefer, Leiter Betrieb und Vertrieb in der Carl Tiedemann Gruppe, spricht deshalb gerne von der „letzten Bastion gegen den Automatismus“. Damit meint er, dass sein Unternehmen immer noch sehr personalintensiv ist. Denn bestimmte Arbeiten lassen sich nur von Hand erledigen. Dazu zählt das Einsetzen und Lösen der Twist Locks an den Containern ebenso wie das Stauen und Sichern von nicht containerisierten

Stückgütern. Das können alle Arten rollender Ladung am O'Swaldkai ebenso so sein wie Projektladungen bei Wallmann oder Paletten auf anderen Multipurpose-Terminals. Gerade dies, so Schaefer, sei die „hohe Kunst der Stauerei“.

**550 Mitarbeiter sind Tag und Nacht im Einsatz**

550 Mitarbeiter beschäftigt die Gruppe immer noch, davon gut 400 im Hamburger Hafen. Tochtergesellschaften gibt es zudem in Bremen und am Hamburger Flughafen für Luftfrachtumschlag. Der Job ist hart, aber fair bezahlt. Selbst ungelernete Kräfte, die intern ausgebildet werden, verdienen hier gutes Geld. Dafür müssen sie jedoch Tag und Nacht bereit stehen, denn der Hafen arbeitet 24 Stunden an sieben Ta-

gen in der Woche – und bei jedem Wetter. „Nur nicht bei Gewitter und Sturm“, fügt Schaefer hinzu. Da sei es schlicht zu gefährlich.

Die meisten Mitarbeiter kommen kaum noch in die Zentrale am Ellerholzdam. Sie erhalten telefonisch die Nachricht von der Einteilung, wo sie im Einsatz sind. Fast immer wird beim Umschlag von nicht standardisierten Stückgütern Spezialgeschirr benötigt, das im eigenen Lager von Werkstatteleiter Elias Nikolaidis verwaltet wird.

**Selbst gebautes Spezial-Ladegeschirr**

Mächtige Ketten, Ringe und Haken zählen zur Grundausstattung, die nach jedem Gebrauch geprüft und im Zweifelsfall repariert wird. „Das 100-jährige Geschirr“

heißt es stolz in der Firma. Nicht etwa, weil es so alt ist, sondern weil es so stabil ist, dass es 100 Jahre halten wird.

Doch es gibt auch unkonventionelle Apparaturen, die sich Nikolaidis teilweise selbst ausgedacht hat. So etwa eine große stählerne Spezialpalette mit zwölf Tennisball-großen Dornen an der Oberseite. Die Apparatur ermöglicht es, sie mit einem Gabelstapler über eine Reihe von Holzpaletten zu heben und sie mit Gurten an den Dornen zu befestigen. So kann der Stapler maximal sechs volle Paletten auf einmal bewegen. Das spart Zeit und somit Geld.

Und das ist auch wichtig. Denn die Margen sind eng und der Konkurrenzkampf ist groß. Vor wenigen Monaten hat Carl Tiedemann deshalb das angrenzende Contain-



Lagermeister Elias Nikolaidis mit einer der schweren Ösen

erdepot abgegeben. Der Preisdruck aus Fernost war schlicht zu groß geworden. Es wird nun von Progeco betrieben, einer Tochter der französischen Großreederei CMA CGM. Auch im Kerngeschäft, der Stauerei, ist der Druck immens. Waren in den 70-er Jahren noch über 30 derartige Betriebe in der Hansestadt ansässig, ist es jetzt nur noch eine Handvoll.

**Kranführer sogar bis nach Übersee ausgeliehen**

Dennoch bleibt die Arbeit der Männer von Carl Tiedemann unerlässlich. Manche Reedereien schätzen sie so sehr, dass sie Tiedemann-Mitarbeiter für das Entla-

den ihrer Schiffe in anderen Häfen anfordern. Rickmers Linie beispielsweise lässt dann zwei erfahrene Kranführer von Carl Tiedemann nach Guam, China oder in den mittleren Osten einfliegen, um dort die Bordkräne zu fahren.

Die übrigen Mitarbeiter können sich aber auch nicht über mangelnde Abwechslung beklagen. Sie sind auf fast jedem Hamburger Terminal unterwegs. Das Spezialgeschirr für Sonderaufträge kommt zu Arbeitsbeginn per Lkw und wird nach der Umschlagsleistung wieder abgeholt. Da sich Ladung und Technik ständig verändern, sind die Mitarbeiter von Carl Tiedemann regelmäßig in Fortbildungslehrgängen zum Beispiel beim maritimen-competenzentrum (ma-co). Einige ungelernete Kräfte wollen mit dem Abschluss zum Hafenfacharbeiter ihren Horizont erweitern, andere möchten Spezialfähigkeiten erlernen. „Wir begrüßen das sehr“, sagt Schaefer. Es zeige nicht nur, dass sich die Mitarbeiter mit ihrem Job identifizierten, sondern



**Tim Schaefer,**  
Leiter Betrieb und Vertrieb



Spezialkonstruktion: So lassen sich gleich sechs Paletten heben

es werde dadurch auch der hohe Qualitätsstandard des Hauses gehalten. 1a Leistungen zu jeder Zeit. So hat sich Carl Tiedemann 134 Jahre unentbehrlich

gemacht. Der 100 Jahre alte Slogan „Teamwork – Fair Play – Quality“ passt noch immer, und so soll es auch bleiben.

*Text: Matthias Soyka*

## Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



- Lagern
- Kommissionieren
- Ab-/Umfüllen
- Silo-LKW-Beladen
- Container Be- und Entladen
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken



**Bock & Schulte GmbH & Co. KG**

Andreas-Meyer-Str. 9  
22113 Hamburg

Tel. 0 40 - 78 04 74 -0  
Fax 0 40 - 78 04 74 -11

info@bock-schulte.de  
www.bock-schulte.de



Die Firmenzentrale im Hafen



Foto: SLH

Heimlich die Emails im Computer seines Mitarbeiters zu kontrollieren, ist bei begründetem Verdacht zulässig

# Darf ich meinen Mitarbeitern nachspionieren?

Was im Großen illegal ist, ist in Firmen teilweise erlaubt

**Die US-Behörde National Security Agency (NSA), so der ehemalige Geheimdienstmitarbeiter Edward Snowden, hat gezielt E-Mail-Daten aus dem deutschen Netz abgefischt und verwertet. Klar, dass das nicht erlaubt ist. Aber wie sieht es im Unternehmen aus? Dürfen Chefs ihren Mitarbeitern nachspionieren und sie heimlich beobachten? Stadt Land Hafen lüftet das Geheimnis, in welchen Fällen das sogar zulässig ist.**

**Darf ich ohne weiteres E-Mails meiner Angestellten abfangen und lesen?**

Überraschende Antwort: Das geht! Der Chef darf so Kosten kontrollieren und sicher stellen, dass es keinen Missbrauch der Accounts gibt – zum Beispiel zu viele private Mails während der

Arbeitszeit! Doch Vorsicht: Vorgesetzten ist dieses Prüfen nur erlaubt, wenn sie klipp und klar gemacht haben, dass private Mails im Betrieb verboten und tabu sind. So handelt es sich um geschäftliche Mails. Duldet die Firma hingegen vom gleichen Account private Mails an Freunde, Familie, Fluggesellschaften, darf es

keinerlei Kontrolle geben. Dann gilt das Fernmeldegeheimnis, das wir vom Telefon kennen, auch für die E-Mails!

**Ist es sogar gestattet, die privaten E-Mails zu kontrollieren?**

Sobald gewichtige Indizien gegen einen Arbeitneh-

mer wegen einer Straftat vorliegen, geht auch die heimliche Beobachtung seiner privater Mails, die über die Unternehmens-Adresse laufen. Beispielsweise bei Unterschlagung von Geld, bei Bestechungen der Lieferanten oder Kunden oder sonstigen strafbaren Handlungen. In diesen Fällen darf auch

heimlich per Video überwacht werden.

**Kann ich als Chef Telefone der Angestellten abhören lassen?**

Nein. Das verbietet das Persönlichkeitsrecht des Mitarbeiters. Eine Ausnahme: Der Chef eines Call-Centers informiert die Mitarbeiter über ein Mithören in Stichproben zum Zwecke des Coachings, der Verbesserung der Service-Qualität. Übrigens: Telefone abzuhören geht auch nicht bei Straftaten, dazu braucht es den Beschluss eines Richters.

**Ein Arbeitnehmer ist krank und ich glaube ihm nicht. Kann ich im Internet Nachforschungen anstellen, ob er neue Fotos auf Facebook gepostet hat?**

Auch wenn der Arbeitnehmer Fotos von einer Party oder einem Heavy-Metal-Konzert postet: Das wird nicht gehen. Zwar sind die Daten öffentlich zugänglich – und der Kollege hat auf diese Art in das Mitlesen und Anschauen

der privaten Fotos eingewilligt. Allerdings hat er auf Facebook eindeutig nur privaten Nutzern die Bilder zur Verfügung gestellt. Er hat Freunde ausgewählt, die seine Infos erhalten – und das soll der Boss ja gerade nicht sehen. Anders wird es sein mit Angaben in beruflichen Netzwerken wie „Xing“ oder „linkedin“. Was der Angestellte dort über sich Preis gibt, soll geradezu im beruflichen Kontext verwendet werden.

**Darf ich einen Privatdetektiv auf meinen Mitarbeiter ansetzen?**

Auch das ist möglich. Wer einen begründeten Verdacht auf eine Straftat oder eine starke Verletzung des Arbeitsvertrages wie einen Verstoß gegen das Wettbewerbsverbot hat, darf einen Privatdetektiv einschalten. Doch Vorsicht: Der Privatdetektiv wiederum darf die Persönlichkeitsrechte der Mitarbeiter nicht verletzen: Keine Telefone überwachen, nicht in die Wohnung einsteigen, nicht den Computer hacken. Ansonsten zahlen Arbeitgeber Schadensersatz.



**Thomas Schneider,**  
Fachanwalt für Arbeitsrecht



**Markus Waitschies,**  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

**Und wer muss am Ende die Detektiv-Rechnung zahlen?**

Soweit der konkrete Verdacht begründet war, muss der Arbeitnehmer sogar die Rechnung zahlen, die schnell mehrere 10.000 Euro ausmachen kann. Aber der konkrete Tatverdacht muss wirklich vorliegen. Gibt es nur vage Anhaltspunkte oder ist die Vertragsverletzung bereits bewiesen, wäre die Einschaltung eines Detektivs nicht notwendig und damit nicht zu zahlen.

**Kann ich Angestellte, die mich bei Behörden anzeigen, fristlos kündigen?**

In der Regel jst das „whistleblowing“ – zu deutsch: Verpfeifen bei Behörden

oder Anderen – ein fristloser Kündigungsgrund. Der Arbeitnehmer kann aber auch in diesen Fällen manchmal noch den Kopf aus der Schlinge ziehen. Dazu muss er beweisen, dass er die Firma zuerst auf Missstände oder Straftaten im Betrieb hingewiesen hat und die Vorgesetzten nicht reagiert haben. So war dann der Angestellte geradezu gezwungen, einen Missstand an die Öffentlichkeit zu bringen oder den Behörden zu stecken.

*Text:* Thomas Schneider,  
Rechts- und Fachanwalt für  
Arbeitsrecht

Andreas Wiechmann,  
Rechts- und Fachanwalt für  
Arbeitsrecht

[www.wiechmann-kanzlei.de](http://www.wiechmann-kanzlei.de)



# Sylt-Feeling in Langenhorn

Ex-Sterne-Koch Michael Wollenberg betreibt im „Wattkorn“ ein Familienrestaurant

Langenhorn, im Norden Hamburgs gelegen, ist nicht wirklich berühmt. Die Einflugschneise zum Flughafen trägt kaum zu einer bevorzugten Wohngegend bei. Einzig der Bungalow von Alt-Kanzler Helmut Schmidt hat dem Stadtteil zu Ansehen über die Grenzen der Stadt verholfen. Gar nicht weit weg davon hat sich vor geraumer Zeit ein weiterer, wenngleich nicht ganz so Prominenter niedergelassen. Michael Wollenberg betreibt in der Tangstedter Landstraße das „Wattkorn“.

Wollenberg war durch sein gleichnamiges Szenearaurant an der Außenalster bekannt geworden, das er vor zehn Jahren aufgegeben hatte. Hier und auch in seinen früheren Stationen hat er jeweils einen Stern erhalten. Nach dem „Wollenberg“ hatte er sich eine zweijährige Auszeit genommen und anschließend eben jenes 125 Jahre alte Bauernhaus in Langenhorn gepachtet.

Selbst Hunde sind willkommen

Auf den Stern verzichtete er von vornherein, denn was er hier aufbauen wollte, sollte ein Lokal für die ganze Familie sein. Vater, Mutter, Kinder, selbst Hunde sind willkommen. Das denkmalgeschützte Anwesen birgt im Inneren 100 Plätze im ländlich rustikalen Stil. Im Außenbereich befinden sich auf der Natursteinterrasse noch 200 weitere Plätze. Den dazu gehörigen Garten hat Wollenberg selbst angelegt.



Herrlicher Garten

Allein der ist schon das Kommen wert. Gewaltige Kübel mit gelben Margeriten und purpurnen Oleanderbüschen stehen zwischen den halbhohen Natursteinmauern, die gepaart mit dem Reetdach des einst bäuerlichen Anwesens unvermittelt Sylt-Feeling aufkommen lassen. Wem das noch nicht reicht, der kann sich in einem der zahlreichen Strandkörbe niederlassen. Und für die Kinder gibt es im hinteren Bereich Schaukeln und einen Streichelzoo nebst Volière.

Reichhaltige Karte für jeden Geschmack

Wer nun bei einem Sternekoch viel Schicki-Micki und astronomische Preise erwartet, wird enttäuscht. Die Karte ist nicht nur überaus reichhaltig, sondern enthält auch für jeden Geldbeutel und Geschmack etwas. Der tägliche Mittagstisch etwa bietet gut bürgerliche Küche zwischen 6,50 Euro (Wildscheinbratwürstchen mit Weinkraut und Kartoffelpüree) und 9,50 Euro



Rustikal im Inneren

(Zanderfilet auf Spitzkohl und weißer Pfeffersauce mit Kartoffelpüree). Für die Kleinen dürfte die Currywurst mit krossen Kartoffelstäbchen (gemeint sind schlichte Pommes frites) der Renner sein.

Natürlich geht's auch edler. Für Preise zwischen 12,50 und 24 Euro finden wir Leckereien wie gratinierten Lammrücken mit Kräutern und grünen Bohnen oder Steinbeißer auf sommerlichem Gemüse. Tiefer muss man nur für das Ochsenfilet mit Estragon-Butter (32 Euro) und die Nordsee-Seezunge „Müllerin Art“ (44 Euro) in der Tasche greifen. Zur Freude der jüngeren Kundschaft gibt es noch eine extra Sushikarte mit Portionen zwischen 8,90 und 24,50 Euro für die größte Bento-Platte.

Saisonspeisen und diverse Wildgerichte

Doch damit nicht genug der Vielfalt. Je nach Jahreszeit wird eine Saisonkarte vorgehalten (derzeit diverse Pfifferlinge- und



Sushi vom Feinsten

Matjesgerichte). Und als passionierter Jäger serviert Wollenberg auch etliche Wildgerichte. Was allen Speisen gleich ist: Sie sind liebevoll dekoriert und schmecken so, als würde sich Wollenberg abermals um einen Stern bemühen. Eine ebenso aufmerksame wie freundliche Bedienung rundet den überaus positiven Eindruck ab.

Dass das „Wattkorn“ mehr als nur ein Geheimtipp ist, zeigt der gute Besuch. Wir waren an einem sonnigen Dienstmittag dort und hatten Mühe, einen Platz zu bekommen. Wer gar nicht mehr weg will, kann übrigens auch in dem Anwesen übernachten. Die Preise pro Zimmer liegen zwischen 45 und 120 Euro.

Text: Martin Soyka

## Wattkorn

Tangstedter Landstraße 230  
22417 Hamburg  
Tel: 040 5203797  
Fax: 040 5203744  
www.wattkorn.de

## Öffnungszeiten:

Täglich von 11.30 bis 23 Uhr



Starkoch Michael Wollenberg

# Wer ist der Bösewicht wirklich?

„Star Trek Into Darkness“ wirkt wahrlich düsterer als seine Vorgänger

Wir erinnern uns: Im Jahr 2009 war die siechende Filmserie um das Raumschiff Enterprise durch Regisseur J. J. Abrams (Mission: Impossible III) fulminant wiederbelebt worden. Der Kniff war, durch eine Zeitreisegeschichte eine alter-native Vergangenheit um Captain Kirk, Spock und Co. zu schaffen, um sich so von den erzählerischen Fesseln zu befreien, die Prequels meist lähmen. Der Coup gelang, und der Film wurde ein großer Erfolg, so dass die Frage nach einer Fortsetzung nur noch Formsache war. Gleichwohl hat es vier Jahre gedauert, ein neues Abenteuer herauszubringen. Die große Frage im Vorwege war: Wer ist der Schurke, den der aus der jüngsten Sherlock-Serie bekannte Dominic Monaghan höchst dämonisch verkörpert, wirklich?



Die Enterprise ist mal wieder in Not

Kirk (Chris Pine) hat Mist gebaut. Zwar hat er seinen Kumpel und ersten Offizier Spock (Zachary Quinto) bei einem Außeneinsatz aus einem Vulkan gerettet, musste aber dabei sehenden Auges die oberste Direktive der Sternenflotte verletzen, nämlich sich nicht in die Entwicklung von fremden Populationen einzumischen. Ein schwacher Vertuschungsversuch misslingt dank Spocks Hang zur Wahrheit, so dass Kirk eine Degradierung hinnehmen muss. Als damit sein Kommando über das Flaggschiff Geschichte zu sein scheint, tritt der frühere Starfleet-Agent John Harrison (Cumberbatch) in Aktion und ermordet einen Großteil der Führungsoffiziere, darunter Kirks Mentor Admiral Pike (Bruce Greenwood). Kirk erhält von Admiral Marcus (Peter Weller – „RoboCop“) sein Kommando zurück für

einen Spezialauftrag: Den abtrünnigen Terroristen auf der Heimatwelt der Klingonen Kronos lokalisieren und mit Torpedos endgültig ausschalten. Doch ganz so einfach, wie der Admiral sich das gedacht hat, wird die Unternehmung dann doch nicht...

Action-Kino in guter alter Tradition

„Star Trek Into Darkness“ dreht als typischer Folgefilm schwer an der Action-Schraube. Von dem philosophischen Ansatz, der in der Original-Serie und fast noch mehr bei der Next Generation um Captain Picard durchschien, ist kaum noch etwas zu spüren. Dafür bietet J. J. Abrams alles auf, was das Popcorn-Kino verlangt. Es wird geprügel, gejagt, gebombt und gewitzelt, dass sich die Balken biegen, auch wenn

der zweite Star-Trek-Film mit der neuen alten Crew deutlich düsterer daherkommt als sein unmittelbarer Vorgänger. Sehenswert ist das allemal, auch wenn das 3D-Erlebnis des in 2D gedrehten und später konvertierten Films kein Muss ist. Freunde des Star-Trek-Kosmos kommen infolge der mannigfaltigen Querverweise und Zitate voll auf ihre Kosten. Der Film ist aber auch für Neulinge absolut konsumierbar, denn Vorwissen wird nicht vorausgesetzt.

Als ein bekanntes deutsches Nachrichtenmagazin in seiner Online-Ausgabe vor dem Kinostart zu viel über die Handlung (Stichwort: Bösewicht) verriet, verlangten wütende User sofort nach dem Kopf des verantwortlichen Redakteurs. So weit soll hier daher nicht gegangen werden. Nur so viel: Warum schauen Sie sich im Vorwege nicht noch einmal eines der frühen Kino-Abenteuer um die Original-Crew an? Dies könnte den Genuss des neuen Films nicht unerheblich steigern, und zwar völlig unabhängig davon, wer sich hinter der Figur des John Harrison verbirgt.

Auch der zwölfte Film der Star-Trek-Filmreihe

war ein Erfolg, und der nächste Film wird kommen, voraussichtlich aber nicht mehr mit Abrams als Regisseur. Der hat nämlich gerade eine andere SciFi-Filmserie zur Reanimation erhalten. Möge die Macht mit ihm sein.

Text: Martin Soyka



Kirk hat Spock gerettet



Gegenspieler John Harrison



Ab 12. September im Handel

**STILL GmbH:**



Frank Schliesser (oben) übernimmt als CEO von STILL ARSER, ein neues Gemeinschaftsunternehmen der Hamburger STILL GmbH (51 Prozent) und der türkischen Arkas-Gruppe (49 Prozent), die Verantwortung für das STILL-Geschäft in der Türkei. Das Unternehmen firmierte vorher als Flurförderzeughändler Arser İş Makineleri Servis ve Ticaret A.Ş. Schliesser leitete bislang den Händlervertrieb von STILL. Mit 74 Millionen Einwohnern ist die Türkei bereits heute ein wichtiges Drehkreuz im europäischen Handel mit dem Mittleren Osten. Beide Partner legen dabei höchsten Wert auf effiziente wie umweltfreundliche Qualitätsprodukte und schnellen Service vor Ort. Arkas mit seinen 61 Einzelgesellschaften, 30 davon in Übersee, und den 6.700 Angestellten ist mit seinen Hauptgeschäftsfeldern Speditionsdienstleistungen, Reedereien, Terminalbetriebe und Logistikdienstleistungen in den Bereichen See-, Land- und Lufttransport aktiv. Arkas ist der Eigentümer der größten

Containerschiff-Flotte in der Türkei. Die Schifffahrtsgesellschaft Arkas Line ist Nummer vier im mediterranen Raum und Nummer 33 der Weltrangliste. Stephan Seifert (47) ist zudem neuer Leiter der STILL-Werksniederlassung in Nürnberg. Er übernimmt die Position von Armin Seybold, der eine neue Aufgabe als International Key Account Manager angetreten ist. Seifert war zuvor lange bei der Gunnebo Deutschland GmbH beschäftigt, zuletzt als Geschäftsführer Vertrieb & Service. Der Diplom-Betriebswirt hat fundierte Erfahrungen in der Leitung von Geschäftseinheiten im In- und Ausland sowie in der erfolgreichen strategischen und organisatorischen Neuausrichtung von Geschäftsreichen gesammelt.

**CEVA Logistics GmbH:**



Das Frankfurter Asset-light Supply Chain Management-Unternehmen hat mit Dr. Christian Wurst einen neuen Geschäftsführer für Deutschland. Er begann seine Karriere vor 16 Jahren bei der DB Schenker AG und war in den darauf folgenden 15 Jahren in verschiede-

nen Positionen bei Wincanton und Schenker tätig, davon unter anderem vier Jahre als Geschäftsführer Deutschland.

**Masternaut Deutschland GmbH:**



Der Anbieter von Lösungen für das Management mobiler Mitarbeiter hat sein Senior Management Team durch Jon Gilbert als Group Customer Service Director erweitert. Er verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung in der Autoleasing-Branche und war unter anderem im Kundenservice bei Lloyds TSB Autolease und Karma Vehicle Contracts tätig. Vor seinem Wechsel zur Masternaut war er zuletzt bei Alphabet, einem Fuhrparkdienstleister für Leasing und Fuhrparkmanagement beschäftigt. In seiner neuen Rolle verantwortet Gilbert den europaweiten Aufbau und die Entwicklung von Kundenservice-Programmen – der Schwerpunkt liegt dabei auf der Planung und Umsetzung von einheitlichen Prozessen, um die Effizienz zu steigern und die Kundenbindung bei den mehr als 10.000 Kunden der Masternaut zu stärken.

**Franzosen wollen A 20 weiterbauen**

**Kiel** – Der französische Infrastrukturkonzern Vinci hat dem Bund und dem Land Schleswig-Holstein angeboten, die A 20 westlich der A 7 bis nach Bremerhaven weiterzubauen, sofern der Bund die Hälfte der Finanzierung mitträgt. Dazu gehört auch ein neuer Elbtunnel bei Glückstadt. Als Gegenleistung für das 150 Kilometer lange und von Vinci mit 2 Milliarden Euro bezifferten Projekt erwarten die Franzosen entweder eine vollständige Lkw-Maut über 25 Jahre und einen hälftigen Anteil über den gleichen Zeitraum sowie eine Tunnelmaut in Höhe von zwei Euro für Pkw und zwölf Euro für Lkw. Als Variante wäre auch nur eine Tunnelmaut möglich, die jedoch die Preise für die Einzeldurchfahrt mehr als verdoppeln würde. Die Gesellschaft hat eine Fertigstellung bis 2020 in Aussicht gestellt. Während Bundesverkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) und Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) positiv reagierten, hieß es aus dem schleswig-holsteinischen Verkehrsministerium unter der Hand, dass die Pläne nicht neu und eindeutig unterfinanziert seien. Allein der Tunnel und sein Anschluss auf schleswig-holsteinischer Seite würden über 1,6 Milliarden Euro kosten.

**Nacht der Lichter am Channel Hamburg**



**Hamburg** – Gebäude wie das Harburger Schloss, das Silo, der Kai-Speicher und der Channel-

Tower erstrahlen bald wieder in bunten Farben. Insgesamt sollen 40 Bauwerke am Channel Hamburg in der Nacht der Lichter illuminiert werden. Die Licht-AG der Technischen Hochschule Harburg macht's am Freitag, 20. September, möglich. Neben den optischen Highlights wird es nach der Premiere im Vorjahr wieder eine große Musikbühne auf dem Kanalplatz, Gourmet-Zelte und den Lichterlauf geben. Illuminierte Schiffe und „Lichterrundfahrten“ mit der Barkasse runden das Programm ab. Durch den Abend wird John Langley, Botschafter der internationalen Gartenschau 2013 in Wilhelmsburg und anerkannter Flora-Experte, führen. Für Unterhaltung werden auch der „Gospel Train“, die Frank Meiller Band, Hafen-Rocker Gunter Gabriel und Liedermacher Werner Pfeifer sorgen. Sportlicher Höhepunkt werden die Lichterläufe sein: Der Haspa Staffellauf (4 x 3,6 Kilometer), der Marina-aufder-Schlossinsel-Lauf (5 Kilometer) und der Harburger Brückenlauf (11,2 Kilometer).

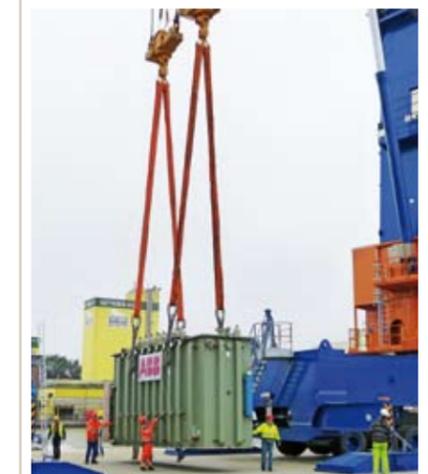
**400 Gäste beim 4. Maritimen Sommerfest**



**Kiel** – Das Who is Who der Hafenwirtschaft traf sich im Kieler Yacht Club zum 4. Maritimen Sommertreff, zu dem abermals Dirk Schumann (im Foto rechts) von der Unternehmens-Beratung Schumann GmbH (UBS) geladen hatte. Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig (SPD) war auch dabei und betonte in seinen Grußworten den herausragenden Stellenwert der maritimen

Wirtschaft für sein Land. Da sein Sohn derzeit eine Ausbildung bei Sartori & Berger mache, werde ihm auch immer wieder vor Augen geführt, an welchen Stellen es noch hapere. Allem voran in der Infrastruktur. Im Anschluss daran erhielten mehrere Kandidaten den KOMPASS 2013, eine Auszeichnung für innovative, maritime, wissenschaftliche Arbeiten ausgelobt von der UBS, der MCG und dem Maritimen Zentrum Schleswig-Holstein der Fachhochschulen Kiel und Flensburg.

**Transformatoren aus Binnenschiff gehoben**



**Osterröndfeld** – Am RENDSBURG PORT, wurden vier Transformatoren mit einem Stückgewicht von bis zu 166 Tonnen verladen. Sie waren im Auftrag der Spedition Kahl + Jansen GmbH mit dem Binnenschiff „Osar“ nach Rendsburg transportiert worden. Der RENDSBURG PORT war verantwortlich für die Entladung und übernimmt die weitere Lagerung im Hafen. Das Endziel der Transformatoren ist das Umspannwerk der DB Netz AG in Neumünster für die Versorgung der angeschlossenen Bahnstrecke. Der Umschlag erfolgte durch zwei Mobilkrane, die zwei der Transformatoren, mit jeweiligen Einzelgewichten von 162 und 166 Tonnen, im Tandembetrieb gehoben haben.

**IMPRESSUM**

<b>Verleger:</b> Matthias Soyka 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	<b>Medienberatung:</b> Holger Grabsch Telefon +49.40.360 984 78 E-Mail grabsch@norddeutsches-medienkontor.de	<b>Druck:</b> PMI	<b>Onlineprogrammierung:</b> Andreas Tiedemann
<b>Redaktion:</b> Matthias Soyka (V.i.S.d.P.) Martin Soyka Markus Waitschies Thomas Schneider	<b>ISSN 2193-9454</b>	<b>Erscheinungsweise:</b> Monatlich online und als Printausgabe	<b>Onlinegestaltung:</b> Larissa Dultz
<b>Grafik:</b> Larissa Dultz (Art-Direktor) Telefon +49.40.360 984 80 E-Mail dultz@norddeutsches-medienkontor.de	<b>Preis:</b> 4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).	<b>Abonnement:</b> Jahresabonnement 12 Ausgaben 54,00 Euro inkl. 7% USt. und Versand	Alle Rechte beim Verleger. Hamburg, 2013  Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.  Nächste Ausgabe: <b>1. Oktober 2013</b>
<b>Fotos:</b> Peter Glaubitt	<b>Erscheinungsweise:</b> Monatlich / zzgl. E-Mailservice	<b>STADT LAND HAFEN</b>	



Westbound Round-The-World Service

## Bem-vindo a bordo, América do Sul!

**Welcome on board, South America!** Our new Westbound Round-The-World Service connects areas of economic growth in Asia, South America and North America. Taking it seriously we have just introduced the third vessel into this service, with more vessels to come. Watch out for our vessels and departures, not only in South America! More information and schedules on [www.rickmers-linie.com](http://www.rickmers-linie.com)



**RICKMERS-LINIE**

The best way to move your cargo