

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Kosten für Fehmarnbelttunnel verdoppeln sich

Dänemark und Deutschland müssen wohl über 10 Milliarden Euro bezahlen



Foto: Ramboll Group

So soll der Fehmarnbelttunnel einmal aussehen – selbst die geringe Verkehrsdichte ist realistisch

Beim geplanten Fehmarnbelttunnel drohen die Kosten zu explodieren. Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen aus dem Jahr 1999 kalkultierten mit Kosten von rund 3,5 Milliarden Euro für den Bau der eigentlichen Querung. Zudem sollte Deutschland für den Anschluss der A1 und einer Hochgeschwindigkeitsbahntrasse 800 Millionen Euro investieren. Mittlerweile dürften sich die Kosten verdoppeln.

Die staatliche dänische Planungsgesellschaft Femern A/S beziffert die reinen Baukosten nun auf 5,5 Milliarden Euro (Preisstand 2008). Auf deutscher Seite müssen für den Anschluss weit über 2 Milliarden Euro investiert werden, vor allem, wenn die Bahn die Zusage ihres Chefs Rüdiger Grube einhält, eine gänzlich neue Bahntrasse für die 89 Kilome-

ter von Lübeck bis Fehmarn zu bauen. Nach ersten Schätzungen kostet allein dies 1,5 Milliarden Euro. Zudem soll die unter Denkmalschutz stehende Fehmarnsundbrücke saniert und daneben ein Parallelbauwerk vom einem Kilometer Länge entstehen. Und auch auf dänischer Seite gibt es zusätzliche Investitionen bei der Anbindung. Die Stor-

strömbrücke im Norden muss saniert werden – für 523 Millionen Euro.

Damit steht der wirtschaftliche Nutzen des Megaprojekts in Frage, zumal das 2002 prognostizierte Verkehrsaufkommen dramatisch unterschritten wird. Statt einer jährlichen Zunahme von sechs Prozent lag der Anstieg der Pkw-Verkehre lediglich bei 0,5 Prozent. **Seite 10**

Potenzial

Eine neue Studie bescheinigt dem Elbe-Seitenkanal großes Potenzial, falls die Schleuse bei Lüneburg neu gebaut werden würde. **S. 4**

Power

Der erste Hamburger Landstromanschluss für Kreuzfahrtschiffe wird am Terminal Altona in den nächsten zwei Jahren entstehen. **S. 8**

Piratenwarngerät

Die Kieler Raytheon Anschütz GmbH hat ein Frühwarngerät gegen Piraten entwickelt, das im nächsten Jahr auf dem Markt ist. **S. 16**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
high security seals





Liebe Leserinnen und Leser,

Deutschland hat gewählt. Gut eine Woche ist es her, und wir müssen umdenken. Die FDP ist nicht mehr im Bundestag, alles läuft auf eine große Koalition hinaus. Für die Liberalen ist es die Quittung für eine Regierungszeit voller Peinlichkeiten. Den Anfang machte Guido Westerwelle, der als Außenminister sich entblödete, noch Monate lang nach der Wahl mit markigen Worten weiter Wahlkampf anstatt Politik zu betreiben.

Die Folge war der Absturz der Partei und der Sturz Westerwelles als Parteichef und Vizekanzler. Mit Philipp Rösler als Nachfolger stand der Partei ein Worthülsen-reicher Jüngling in Zeiten vor, in der das gemeine Volk angesichts einer globalen Wirtschaftskrise lieber auf alt-bewährte feste Führung setzt – das Votum für Angela Merkel und der wirtschaftlich völlig unsinnige Netzrückkauf, den die Hamburger gerade beschlossen, beweisen dies.

Mit Hans-Joachim Otto scheidet nun auch der Maritime Koordinator aus. Für den Norden bedeutet dies, dass er die Anliegen der Häfen erneut neu formulieren muss. Der Nachfolger wird sich erst in die schwierige Materie einarbeiten müssen. Wieder geht Zeit verloren.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
ESK-Gutachten	4
2. S-H Hafentag	6
Landstromanschluss	8
Null-Emissions-Schiff	10
BVL-Kongress	12



Wirtschaft	Seite
Personaldienstleister PHH	14
Piratenwarngerät	16



Recht & Geld	Seite
Überstunden	18



Essen	Seite
Gröninger Braukeller	20



DVD	Seite
Ironman 3	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23



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

Kontakt/Contact:

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

www.facebook.com/customsagents
www.porath.com





Das Schiffshebewerk Scharnebeck ist für die modernen Großbinnenschiffe unterdimensioniert und war in den letzten Jahren störanfällig

IHK drängt auf Schleusen Neubau

Gutachten bescheinigt Elbe-Seitenkanal großes Potenzial

Die Industrie- und Handelskammer Lüneburg-Wolfsburg drängt auf einen Neubau der Schleuse bei Lüneburg als Ergänzung zum mittlerweile unterdimensionierten Schiffshebewerk Scharnebeck. Untermuert wird dies von einem Gutachten der Hamburger Hanseatic Transport Consultancy (HTC). Prof. Jan Ninnemann attestiert darin dem Elbe-Seitenkanal (ESK) ein enormes Potenzial. Sollte in den nächsten zehn Jahren der rund 250 Millionen Euro teure Neubau realisiert werden, könnte sich die transportierte Menge bis 2030 auf 16,5 Millionen Tonnen fast verdoppeln.

Der ESK wurde 1976 fertiggestellt und bildet die Verbindung zwischen der Elbe bei Artlenburg und der zentralen Ost-West-Achse, dem Mittellandkanal (MLK), bei Wolfsburg. Damit spielt der ESK auf dem westlichen Zweig des MLK eine wichtige Rolle für die Versorgung der Wirtschaftsregionen Minden, Hannover, Braunschweig, Hildesheim und Salzgitter. Während der deutschen Teilung war die 115 Kilometer lange

Wasserstraße als Ersatz für die damals westlichen Schiffen nicht zugängliche Elbe konzipiert worden. Heute bietet er über den östlichen Zweig des MLK nicht nur eine alternative Wegstrecke zum Erreichen des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg, sondern ermöglicht dabei die Umfahrung der fahrtechnisch schlechten und von wechselnden Wasserständen beeinflussten Elbstrecke zwischen Lauenburg und Magdeburg und verkürzt

dabei sogar die Entfernung zwischen diesen Orten um 33 Kilometer.

Scharnebeck ist das Nadelöhr für Schubverbände

Auf dem ESK können eigentlich Schubverbände mit 185 Meter Länge, 11,40 Meter Breite und 2,80 Meter Tiefgang und Großmotorgüterschiffe mit 110 Meter Länge eingesetzt werden. Jedoch nur bis Scharnebeck. Der Höhenunterschied von 61 Metern zwischen der Elbe und dem ESK wird mit zwei Abstiegsbauwerken überbrückt. Während die Schleusen Uelzen I und Uelzen II mit Abmessungen von 185 Meter Länge und 12 Meter Breite bzw.

190 Meter Länge und 12,50 Meter Breite auch von Übergroßmotorschiffen genutzt werden können, stellt das Schiffshebewerk Lüneburg bei Scharnebeck eine Barriere für die Binnenschifffahrt dar. Aufgrund der Begrenzungen des Bauwerkes können hier nur Schiffe mit maximal 100 Metern Länge passieren. Die zugelassenen Schubverbände müssen für die Durchfahrt entkoppelt und einzeln gehoben oder gesenkt werden. „Des Weiteren ergeben sich in Folge von Ausfallzeiten negative Rückwirkungen auf die Wirtschaftlichkeit und die Verlässlichkeit der Binnenschiffsverkehre auf dem ESK“, heißt es in der Studie.

Seit zehn Jahren stagniert deshalb das Umschlagsvolumen auf dem ESK bei rund 8,5 Millionen Tonnen. Nicht zuletzt, weil 93 Prozent der Waren im Durchgangsverkehr transportiert werden. Die am ESK liegenden Häfen Lüneburg, Uelzen und Wittingen spielen eine eher untergeordnete Rolle. Wichtigste Transportgüter sind dabei Massengüter wie Mineralölprodukte mit 2,36 Millionen Tonnen, feste Brennstoffe (1,7 Millionen Tonnen) sowie Steine, Erden und Baustoffe (1,3 Millionen Tonnen). Containerisierte Ladung macht dagegen nur einen Anteil von 570.000 Tonnen aus.

Bei Nicht-Ausbau droht weitere Stagnation

In der Studie werden drei Szenarien durchgespielt. In der ersten Option bleibt das Schiffshebewerk als einziges nördliches Bindeglied zur Elbe bestehen. In diesem Fall wird der Umschlag weiter stagnieren und bestenfalls auf gut 11 Millionen Tonnen anstei-

gen. Sollte dagegen eine neue Schleuse gebaut werden, dürften sich sowohl der Gebietsverkehr in den anliegenden Häfen als auch der Fernverkehr deutlich positiv entwickeln. Bis zu 13,5 Millionen Tonnen Umschlagsmenge wären möglich. Im dritten Szenario könnte es zu weiteren zusätzlichen Umschlagsmengen kommen, wenn Sondereffekte wie Hafenerweiterungen am ESK, Container-Hubs im Hinterland oder Verlagerungseffekte von der Straße auf den Wasserweg eintreten sollten.

Diese Hoffnung wird vor allem durch die prognostizierten Umschlagszahlen im Hamburger Hafen genährt, der mit 95 Prozent Marktanteil der absolut dominierende Start- oder Zielort der ESK-Verkehre ist. Hier wird in der Seeverkehrsprognose des Bundesverkehrsministeriums als Anstieg des Gesamtumschlags eine nahezu Verdoppelung der Zahlen von 2010 auf 194,6 Millionen Tonnen im Jahr 2030 erwartet. Die HPA geht sogar von bis zu 300 Millionen

Tonnen aus, sollte sich der Containerumschlag noch sprunghafter entwickeln. Einig sind sich beide darin, dass sich der Massengüterumschlag indes kaum nennenswert nach oben bewegen wird, lediglich bei den trockenen Massengütern ist ein Anstieg von 27 auf 33,7 Millionen Tonnen zu erwarten. Allerdings könnte es in den Ost-West-Verkehren bis zum Jahr 2020 zu einem sprunghaften Mehraufkommen im Containerbereich kommen. Bis zu 270.000 TEU seien möglich - fast eine Verdreifachung gegenüber 2010. Derzeit werden allerdings nur rund 90.000 TEU über Binnenschiffe ins Hinterland abgefahren, was einem Anteil am Modal Split von unter zwei Prozent entspricht.

Bessere Bedingungen im Hamburger Hafen gefordert

Das könnte sich mit einer neuen Schleuse in Lüneburg drastisch ändern. Die HPA sieht jedoch weiteren Handlungsbedarf, machte Stefanie Kullmann in Lüneburg klar. Zu niedrige Brücken müssten auch auf der Elbe in Richtung Dresden angehoben und die Fahrwinde u.a. mit der Bühnensanierung bei Dömitz und Coswig mit einer Mindesttiefe von 1,60 verlässlich befahrbar werden. Zudem müsste im Hamburger Hafen bei den Terminals ein Umdenken erfolgen. Da Binnenschiffe von Containerbrücken für Überseeschiffe abgefertigt werden, müssen sie deutlich höhere Terminal Handling Charges (THC) entrichten als Bahn und Lkw. Kleinere Brücken oder Mobilkräne wären hier die Lösung. Ebenso

separate Binnenschiffiegeplätze. Das Verkehrsmanagement könnte von der Feeder-Logistik-Zentrale übernommen werden. Eine Binnenschiffs-gerechte Ausstattung der Kaimauern und vorgelagerte Wartepplätze täten ein Übriges.

Die Studie empfiehlt, die Bedeutung des ESK für die Seehäfen besser zu kommunizieren, zumal mit relativ geringem Aufwand in kurzer Zeit großer Nutzen realisiert werden könnte. Zudem sollten die Potenziale in Verbindung mit dem Elbe-Lübeck-Kanal geprüft werden. Sollte dieser auch weiter ertüchtigt werden, wie es von der EU durch Einbeziehung in das TEN-Vorrangnetz favorisiert wird, gäbe es eine Nord-Süd-Achse von der extrem prosperierenden Ostsee bis zum Mittellandkanal.

Als erste Reaktion gründete die IHK einen Verein, der den Ausbau des ESK propagieren will. Vor allem in Berlin soll die Dringlichkeit des Neubaus der Lüneburger Schleuse deutlich gemacht werden. Denn nach derzeitigem Stand hat das Projekt kaum Chancen, in den neuen Bundesverkehrswegeplan als vorrangige Maßnahme aufgenommen zu werden.

Text: Matthias Soyka



Prof. Jan Ninnemann,
Geschäftsführer HTC



Der Hafen von Uelzen würde von der neuen Schleuse profitieren

Altschiffe sollen Schonfrist erhalten

Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Reinhard Meier fordert SECA-Übergangslösung

In 15 Monaten dürfen auf der Nord- und Ostsee keine Schiffe mehr verkehren, die mehr als 0,1 Prozent Schwefel emittieren. So hat es die Weltschiffahrtsorganisation (IMO) vor fünf Jahren beschlossen. Doch es gibt bislang kaum Schiffe, die diese Anforderungen erfüllen. Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) schlug nun als einer der ersten Politiker eine Übergangslösung vor. Altschiffe, die nachweislich nicht mehr umgerüstet werden könnten, sollten noch bis zum Jahr 2018 mit 0,5-prozentigem Schiffsdiesel fahren dürfen. Das erklärte der Minister auf dem 2. Schleswig-Holsteinischen Hafentag,



Reinhard Meyer (3.v.l.) und Frank Schnabel (2.v.r) mit Hafenchefs

Den Reedern fehle es momentan, nach fünf Jahren Krise in Folge, an den nötigen finanziellen Mitteln, so Meyer. Gleichzeitig gebe es zumindest für Bestandschiffe kaum technische Angebote, die Forderungen umzusetzen. Die Umrüstung sei extrem teuer und wirtschaftlich häufig nicht vertretbar. Sollte man den Reedern nicht entgegen kommen, drohten drastische Verteuerungen der Frachtraten auf der Ostsee, was zu einer ökologisch ebenfalls nicht gewollten Rückverlagerung von Verkehren vom Wasser auf die Straße führen könnte. Das Potenzial bezifferten die Chefs des Kieler Hafens, Dirk Klaus, und des Lübecker Hafens, Heinrich Beckmann, auf über zehn Prozent. Es müsse jedoch darauf geachtet werden, so

Meier, dass die Alt-Schiffe keine günstigeren Konditionen bekämen als die Neubauten, in denen die Filteranlagen oder schwefelfreien Antriebe Pflicht bleiben sollten.

Gesamthafenkonzept erstmals vorgestellt

An gleicher Stelle präsentierte der Vorsitzende des Gesamthafenverbandes Schleswig-Holstein, Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel, erstmals ein Gesamthafenkonzept für alle 25 Häfen des Landes. Es basiert auf einer umfangreichen Marktanalyse zu den Entwicklungspotenzialen bis zum Jahr 2025 der Firma Uniconsult und gibt zugleich Empfehlungen, wie diese Ziele erreicht werden können. Dabei konzentriert sich die

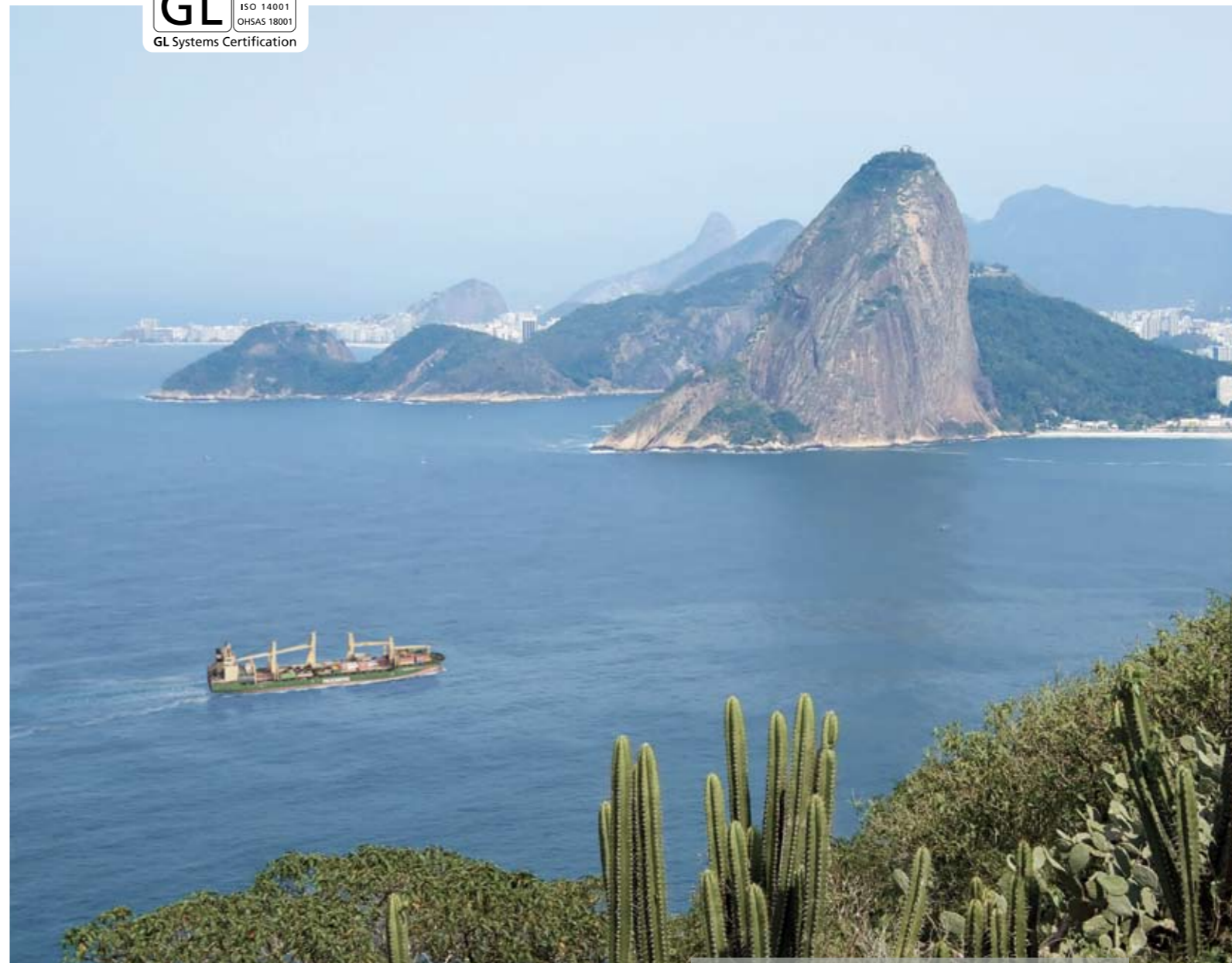
Analyse auf sechs Kernbereiche: Fähr- und RoRo-Verkehr, Universalhäfen, On- und Offshore-Häfen, Kreuzfahrthäfen, Projektladungshäfen sowie Inselhäfen. Ihnen folgen weitere übergeordnete Themen wie etwa die Anforderungen an eine bedarfsgerechte Entwicklung von Hafenhinterlandanbindungen. Hier, so Meyer, hätten alle beteiligten Politiker seit 20 Jahren zu wenig getan. Am Standort Brunsbüttel, dem Veranstaltungsort, investiere das Land nun in eine Schwerlastpier, um auf die zweite Welle des Offshore-Windkraftanlagenbaus aufzuspringen. Dazu werde gerade die B5 zwischen Itzehoe und Brunsbüttel ausgebaut und die A20 inklusive der Elbquerung bei Glückstadt bis Ende nächsten Jahres fertig geplant sein.

Ausgegangen wird in dem Konzept dabei von einem dreiprozentigen jährlichen Wachstum bis zum Jahr 2025, was einen Umschlag von insgesamt 70 Millionen Tonnen bedeuten würde. Der Standort Schleswig-Holstein habe sich bereits jetzt nach Hamburg und Bremen als drittgrößte deutsche Universalhafengruppe positioniert. Der Hafenstandort leiste laut Schnabel mit über 50 Millionen Tonnen Ladung, rund 15 Millionen Passagieren und rund 50.000 Arbeitsplätzen einen hohen Beitrag zur Wertschöpfung und Beschäftigung des Landes. Bei aller notwendigen Konkurrenz gebe es Potenziale für eine Zusammenarbeit der Häfen vor allem in den Bereichen Marketing und Kreuzfahrt, ergänzte Meyer.

Text: Matthias Soyka



Die B5 bei Itzehoe wird verbreitert



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



RICKMERS-LINIE
The best way to move your cargo



Reparaturarbeiten für Luxusliner wie die „Queen Mary 2“ bringen Blohm + Voss hohe Zusatzeinnahmen

Erster Landstromanschluss für Seeschiffe

Ab Herbst 2015 können Luxusliner in Altona umweltfreundliche Energie nutzen

Der Hamburger Senat hat ein Konzept zur alternativen Energieversorgung von Kreuzfahrtschiffen beschlossen (die Zustimmung der Bürgerschaft gilt als Formsache). Ab Herbst 2013 sollen am Altonaer Kreuzfahrtterminal Luxusliner die Möglichkeit haben, während der Liegezeit ihren hohen Energiebedarf statt über die bordeigenen Hilfsgeneratoren über eine landgestützte Versorgung zu bedienen. Dafür wird die Stadt 8,85 Millionen Euro investieren, ein weiteres Drittel kommt vom Bund und von der EU, so dass sich die Gesamtkosten auf 14,4 Millionen Euro belaufen werden.

Für die Anwohner werden damit Emissionen wie Ruß und Lärm auf ein Minimum reduziert. Bislang werden die Bordgeneratoren im Hafen mit Dieselmotoren versorgt. Der Energiebedarf der

größten Kreuzfahrtschiffe entspricht in Spitzen dem Verbrauch einer Großstadt mit 200.000 Einwohnern. Durch die Abgabe von Strom aus konventionellen Kraftwerken sinkt der CO₂-Ausstoß um jährlich

1.000 Tonnen. Werden nur regenerative Energien zur Stromerzeugung benutzt, ist die Reduktion sogar gut dreimal so hoch.

Anlage nur an 70 Tagen im Jahr genutzt

Soweit die gute Nachricht. Doch die Sache hat auch den ein oder anderen Haken. Zum einem ist der Bau alles andere als billig. In diesem Jahr haben in Altona gerade einmal 70 Kreuzfahrtschiffe fest gemacht. 2015 werden jedoch einige mehr erwartet.

Bei einer durchschnittlichen Verweildauer von gut einem Tag heißt das, dass die Anlage an 280 Tagen im Jahr nicht benutzt wird. Eine Versorgung mit Barge, die ein kleines Gaskraftwerk an Bord mitführen, hätte den Vorteil, dass die Anlage flexibel genutzt werden könnte. Aida Cruises hat deshalb mit Becker Marine Systems ein Überkommen getroffen, ab Herbst nächsten Jahres am Terminal in der HafenCity diese Technik einzusetzen. Die Barge wird dabei nicht neben dem Schiff festma-



Aida Cruises ist einer der Großkunden im Hamburger Hafen

chen, sondern leicht versetzt an der Einfahrt zum Baakenhafen anlegen und über ein kurzes Landkabel die Energie bis zur Kai-mauer transportieren.

Zum anderen ist der Landstrom nur ein Angebot. Die Reeder haben keinerlei Verpflichtung, den Strom abzunehmen. Man hoffe, dass sich das ökologische Bewusstsein der Reeder hier durchsetzen werde, heißt es von der Hamburg Port Authority, die die Organisation übernehmen soll. Auch stehen noch nicht die Tarife fest, die eine Kilowattstunde kosten wird. Es sollen „marktübliche Preise“ erhoben werden. Diese hängen jedoch von den Verträgen mit den Stromversorgern ab – und die gibt es noch nicht.

Keine Wettbewerbsverzerrung gegenüber Barge

Die HPA muss zudem darauf achten, dass der Landstrom nicht deutlich günstiger als der Bargestrom angeboten wird. Ansonsten würde ein staatlich subventioniertes Energieangebot einem privatwirtschaftlichen System wettbewerbsverzerrende Konkurrenz machen. Die Barge-Lösung sei jedoch laut HPA in Altona nicht möglich gewesen, weil dort kein Platz für einen Liegeplatz des schwimmenden Kraftwerks existiere.

Hinzu kommen finanzielle Risiken, die durch den Betrieb der Anlage entstehen. Als Fixkosten werden 24.000 Euro pro Jahr taxiert, die ebenfalls von der Stadt übernommen werden. Die weiteren Betriebskosten sollen auf die Schiffe umgelegt werden. Falls diese jedoch den

Rahmen sprengen würden – wenn etwa nur wenige Kreuzfahrtschiffe das Angebot nutzen – müsste die HPA das Delta ausgleichen. Die Wirtschaftsbehörde argumentiert dabei, dass „Investitionen in Pilotanwendungen dieser Art erforderlich sind, um Erfahrungen mit innovativen Technologien zu sammeln. Ziel bleibt es aber, dass sich derartige Maßnahmen langfristig selbst wirtschaftlich tragen.“

Weltneuheit durch flexible Umformstation

Neu an der zweigeschossigen Stromumformstation ist, dass sie unterschiedliche Spannungen anbieten kann. Denn die Bordelektrik ist keinesfalls genormt. Schiffe fahren mit unterschiedlichsten Spannungen und Frequenzen, ältere Schiffe eher mit Gleichstrom, modernere mit Drehstrom. In dem zweigeschossigen Gebäude, das auf 290 Quadratmetern landeinwärts hochwassersicher errichtet werden soll, können diese unterschiedlichen Normen erfüllt werden – ein Kriterium, an denen früher viele Landstromanschlüsse scheiterten. Somit wird Hamburg eine Weltneuheit einführen und ein Vorreiter zum Smart Port.

Bleibt jedoch die Frage, ob das den Aufwand lohnt. Denn Wirtschafts-senator Frank Horch erklärte unlängst selbst, dass in 15 Jahren die modernen Kreuzfahrtschiffe über so leistungsfähige Filteranlagen verfügen dürften, dass Landstromanschlüsse oder Bargekraftwerke obsolet wären. Außerdem werden durch den Landstrom die



Am Altonaer terminal wird der Landstromanschluss gebaut

Emissionen nur von der Kaikante zu einem Kraftwerk im Landesinneren verlagert.

Doch der Senator beharrt darauf: „Wir verfolgen weiterhin das Ziel, die Abhängigkeit des Hafens von konventionell erzeugtem Strom zu verringern. Zum einen durch den Ausbau und die bedarfsgerechte Bereitstellung erneuerba-

rer Energien, zum anderen durch den Auf- und Ausbau von Speicherkapazitäten.“ Schließlich seien 1.400 Arbeitsplätze von der Branche in der Stadt abhängig, und die Wertschöpfung für die Stadt liegt nach einer neuen Studie der Hamburger Handelskammer derzeit bei 270 Millionen Euro pro Jahr.

Text: Matthias Soyka



Scandlines will Null-Emissions-Fähre bauen

Deutschland-Chef Gernot Tesch sieht sie als Antwort auf den Fehmarnbelttunnel



Fotos: Scandlines

Die Null-Emissions-Fähre mit den säulenförmigen Flettnerrotoren wäre das modernste Schiff der Welt

Für Scandlines wäre der Bau des Fehmarnbelttunnels ein schwerer wirtschaftlicher Schlag. Im vergangenen Jahr transportierte die deutsch-dänische Fährreederei 11,7 Millionen Passagiere, 2,7 Millionen Pkw und 0,8 Millionen Frachteinheiten. Das Routennetz umfasst die Fährlinien Puttgarden-Rødby, Rostock-Gedser und Helsingør-Helsingborg, die wirtschaftlich wichtigste ist jedoch die Vogelfluglinie. Kein Wunder, dass der Deutschland-Chef Dr. Gernot Tesch massiv gegen das Megaprojekt ist. Doch er hat auch gute Argumente – und ein Gegenkonzept. Als erste Reederei weltweit will Scandlines bis 2020 ein Null-Emissionsschiff bauen.

„Das ist unsere Antwort auf die gigantomanischen Baupläne und eine echte ökologische Alternative“, so Tesch. In Zusammenarbeit mit dem Germanischen Lloyd wurde ein



Dr. Gernot Tesch, Scandlines Deutschland

Brennstoffzellenschiffentwickelt, das zudem über Flettnerrotoren und Solarzellen zusätzliche Energie erzeugen soll. Bis 2015 will Scandlines außerdem die vier regelmäßig im Rundlauf befindlichen Fähren für die verschärften Umweltvorgaben in den ECAs Nord- und Ostsee umrüsten. Rund 24 Millionen Euro wird der Einbau von Scrubbern und zusätzlicher Batterien für die dieselelektrischen Antriebe kosten, dafür verzichtet die Reederei auf je einen der fünf Hauptmotoren, die in Ausnahmesituationen hinzugeschaltet

wurden. Das spart Platz und Gewicht.

45 Minuten brauchen die Schiffe für 19 Kilometer

Mit der neuen Fähre würde Scandlines indes den Kurzstreckenverkehr gänzlich revolutionieren. Die 19 Kilometer, die das Unternehmen im halbstündigen Shuttleverkehr bedient, würden ohne jede Umweltbelastung in nur 45 Minuten zurückgelegt. Um Zeit für ein Wendemanöver zu sparen, sind die Fährschiffe schon jetzt spiegelgleich gebaut: Das heißt, sie verfügen über zwei Brücken

und auf jeder Schiffsseite auch Propeller und Ruder. „Das ist ein absolut einwandfrei funktionierendes System, auch im Hinblick auf die mit 15 Minuten extrem kurzen Hafenziegezeiten. Warum soll man dies durch einen wirtschaftlich völlig sinnlosen Bau gefährden?“, fragt Tesch mit Blick auf den Fehmarnbelttunnel. Das Bundesverkehrsministerium solle lieber seine ohnehin viel zu knappen Mittel in wichtigere Infrastrukturprojekte wie den Nord-Ostsee-Kanal und den Bau der A 20 mit der Elbquerung bei Glückstadt sowie der Ha-

fenquerspanne in Hamburg stecken. „Denn das Geld, das für den Anschluss des Fehmarnbelttunnels ausgegeben wird, fehlt anderswo“, so Tesch.

Vor allem die jetzt vorliegenden neuen Zahlen zur Verkehrsauslastung lassen ihn an dem Konkurrenzprojekt zweifeln. Denn gerade durch den Pkw-Verkehr soll sich der Tunnel rechnen. Hierzu wurde bei den Planungen angenommen, dass es zu Verlagerungen von anderen Fährverbindungen über die Ostsee (Kiel, Lübeck, Rostock, Saßnitz) kommen werde, die aber dank eines prognostizierten jährlichen Verkehrswachstums von 6,2 Prozent in den Häfen kaum negativ zu Buche schlagen dürften. Tatsächlich jedoch hat sich in den letzten fünf Jahren entgegen der Prognose der Pkw-Verkehr nach Skandinavien über die übrigen Fährhäfen mit rund 600.000 Pkw kaum verändert.

Weniger Pkw-Verkehr durch Shops kompensiert

In Puttgarden indes hat der Pkw-Verkehr seit 2001, dem Basisjahr der Prognose, auf 1,6 Millionen Pkw im Jahr zugenommen, allerdings nur, weil Scandlines ein lukratives Nebengeschäft entdeckt hat. Mit erheblich rabattierten Sonder-Tickets werden skandinavische Kunden nach Fehmarn gelockt, um dort deutlich günstiger als in den Nordstaaten einzukaufen. Einen „Border Shop“ betreibt Scandlines unmittelbar hinter dem Fähranleger selbst. Rund 600.000 Fahrzeuge kamen so im letzten Jahr zu einem Einkaufstripp über

die Ostsee. „Im Normalreiseverkehr sind die Zahlen indes seit Jahren rückläufig“, rechnet Tesch vor.

Daraus ergibt sich für den Fehmarnbelttunnel, dass die ohnehin schon angenommene schwache Auslastung von rund 9.000 Pkw am Tag deutlich zu hoch ist. „Sollte es tatsächlich zu den prognostizierten Verlagerungseffekten in Höhe von einem Drittel aus anderen Häfen kommen, würden einige Fährverbindungen eingestellt werden müssen“, warnt Tesch. In Schweden sei man bislang der irrigen Meinung gewesen, dass man ohne eigenes Zutun eine zusätzliche schnelle Verbindung nach Mitteleuropa erhalte. Dies werde sich jedoch als Irrtum erweisen. Die bisherigen Wege würden ausgedünnt.

Pflichtpausen für Trucker an Bord

Auch für den Lkw-Bereich sei der Tunnel kein wirklicher Fortschritt, obwohl hier die Zunahme mit 2,8 Prozent fast die prognostizierten Werte von drei Prozent erreicht. Schließlich sei nicht bedacht worden, so Tesch, dass die Lkw-Fahrer nach vier Stunden eine gesetzlich vorgeschriebene 45-minütige Lenkpause einlegen müssten. Da bringe es wenig, 30 Minuten bei der Tunneldurchfahrt zu sparen, um hinterher auf dem Rastplatz von dem Konkurrenten, der mit der Fähre übergesetzt und dabei pausiert hat, überholt zu werden.

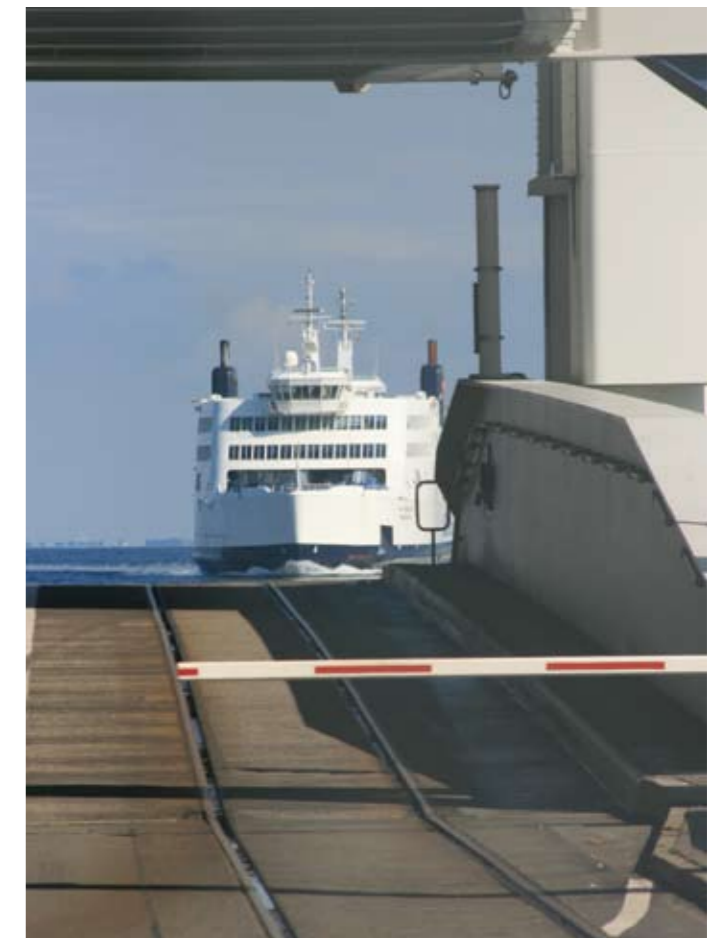
Kampflos will Tesch jedenfalls nicht das Feld räumen. Demnächst beginnt das Planfeststellungsver-

fahren. Hier wird er diverse Einwände vorbringen. Zudem läuft derzeit eine Beschwerde der Reederei bei der EU-Kommission wegen Wettbewerbsverzerrung durch den dänischen und schwedischen Staat wegen der staatlich abgesicherten Finanzierung der staatlichen Betreibergesellschaft der Öresundbrücke. Auch hier betreibt Scandlines parallel eine Fährlinie. Bisher seien durch die Brücke aufsummierte jährliche Fehlbeträge von 500 Millionen Euro entstanden, die von beiden Staaten ausgeglichen würden. Nur so könne der Betreiber seine günstige Maut noch halten. Ähnliches könnte beim Fehmarnbelttunnel passieren. Um durch die Maut die Gesamtkosten einer Querung zu decken, müssten

laut Tesch die Durchfahrtskosten deutlich über den Fährtarifen liegen. Scandlines will mit erheblich niedrigeren Preisen und dem modernsten Schiff der Welt dagegen halten.

Derweil wird sich die Eigentümerstruktur der Reederei ändern. Nach dem gescheiterten Verkauf ihrer Anteile will sich nun Allianz Capital Partners als Eigentümer zugunsten des bislang zu gleichen Teilen beteiligten Miteigentümers, dem britischen Finanzinvestor 3i, zurückziehen. Zuvor hatte Scandlines für 1,4 Milliarden Euro zum Verkauf gestanden, nachdem die Reederei, damals allerdings noch mit deutlich mehr Fährverbindungen, für 1,5 Milliarden Euro erworben worden war.

Text: Matthias Soyka



Bald auf dem Abstellgleis? Die Fährlinie funktioniert seit 50 Jahren

Impulse, Ideen, Innovationen

Über 3.300 Teilnehmer beim 30. Deutschen Logistik-Kongress erwartet

Die Bundesvereinigung Logistik e.V. hat allen Grund zum Feiern. Vom 23. bis 25. Oktober hält sie in Berlin zum 30. Mal den Deutschen Logistik-Kongress ab. Wie von Beginn an abermals im Hotel „Intercontinental“. Die BVL erwartet wieder mehr als 3.300 Teilnehmer aus aller Welt: Industrie und Handel sind ebenso vertreten wie die Dienstleistungen und die Wissenschaft. Wie immer wird die Tagung von hochkarätigen Referenten und Moderatoren getragen, die diesmal aus 19 Ländern kommen. Neben zahlreichen europäischen Experten konnten Referenten aus den USA, Kanada, Brasilien, Singapur, China und Indien gewonnen werden. Das Motto lautet: **Impulse, Ideen, Innovationen.**



Im Berliner Hotel Intercontinental findet wie jedes Jahr der Kongress statt

Für Vorträge im Plenum haben unter anderem zugesagt: Dr. Oliver Blume, Vorstand Produktion und Logistik der Porsche AG, Franz Fehrenbach, Aufsichtsratsvorsitzender der Robert Bosch GmbH, Dr. Elmar Degenhart, Vorstandsvorsitzender der Continental AG, Prof. Götz

Rehn, Gründer und Geschäftsführer der Alnatura Produktions- und Handels GmbH, Manfred Gundel, Vorsitzender der Geschäftsführung der KUKA Roboter GmbH, Prof. Robert Handfield, North Carolina State University, und Thorsten Heins, CEO von BlackBerry aus Kanada. In

vier Szenarien wird zudem in einer Diskussionsrunde ein Ausblick auf die Weltwirtschaft 2015 gegeben.

Ausblick auf die künftige Wirtschaftsentwicklung

Stehen wir vor einer Phase nachhaltiger wirtschaftlicher Erholung? Oder



Großer Andrang: Auch diesmal werden wieder über 3.300 Teilnehmer aus aller Welt erwartet

kommt der Prozess der Globalisierung zu einem Ende? Droht angesichts der Niedrigzinspolitik eine Japanisierung der Weltwirtschaft – mit ökonomischem Stillstand und administrativen Verkrustungen? Oder nimmt die wirtschaftliche Dramatik von Jahr zu Jahr zu, bevor es – vielleicht nach 2018 – wieder aufwärts gehen könnte? Top Gear, Terminator, Flatline und Ctrl-Alt-Del heißen diese vier Szenarien. Auf dem Podium stellen sich Josef Joffe, Herausgeber der Wochenzeitung „Die Zeit“, Saori Dubourg, BASF, Steve Filipow, Terex, und Amadou Diallo, DHL Freight, der Problematik

Viele Fachsequenzen und Workshops

Wie jedes Jahr gibt es auch diesmal eine Reihe von Fachsequenzen und Workshops. Die 16 Fachsequenzen stehen unter den Oberbegriffen Ideen, Innovationen, Netzwerke und Branchen. Von Big Data bis zum Erfolgsfaktor Refurbishing (Runderneuerung) wird hier eine große Bandbreite von praxisrelevanten Themen bearbeitet. Fokusbranchen sind in diesem Jahr die Elektrotechnik, der Maschinen- und Anlagenbau, Pharma/Healthcare und der Handel. Als Workshops organisiert sind die Themen „Herausforderung Young Professionals“ und „Logistik in Indien“, ebenso die Thesis Conference mit der Vorstellung ausgezeichneter Abschlussarbeiten und das kreative Netzwerk „What would Harry do?“.

Beim Jubiläumsabend zum Ausklang des ersten

Kongresstages im „EST-REL Convention Center“ erwartet die Teilnehmer aus Anlass des runden Kongress-Geburtstages eine Zeitreise zurück in die bunten und schrillen 80er-Jahre, als der Kongress zum ersten Mal stattfand. Gast auf dem Podium ist Dr. Hartmut Mehdorn, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Im Gespräch mit Thomas Wimmer, dem Vorsitzenden der Geschäftsführung der BVL, geht es um die Mobilität von Menschen und Gütern, um ihre Auswirkung auf Wirtschaft, Gesellschaft, Politik und Kultur und um das Thema Infrastruktur. Höhepunkt des Abends ist die Verleihung des Deutschen Logistik-Preises 2013.

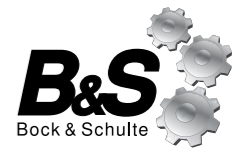
Schlussredner des Kongresses ist Prof. Henning Kagermann, Präsident von acatech, der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften. Sein Thema lautet: Produktion und Dienstleistungen im digitalen Zeitalter. Darin geht es um die vierte industrielle Revolution, die die integrierte Produktion der Zukunft beschreibt. Hierbei werden autonome, selbst organisierende Produktionseinheiten untereinander vernetzt, unterstützt von intelligenten Produkten. Parallel dazu zeichnet sich ein Strukturwandel im klassischen Dienstleistungssektor ab. Durch Nutzung sicherer Cloud-Infrastrukturen und die Bereitstellung neuer Dienste-Plattformen sollen die Grundlagen für das zukünftige Internet der Dinge gelegt werden.

Text: Peter Glaubitt



Das Tagungsprogramm ist sehr vielfältig und hochkarätig besetzt

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



Der Logistikbereich zählt immer noch zu über 50 Prozent des PHH Geschäftsfeldes

Die Zukunft liegt im Osten

Die PHH Personaldienstleistung GmbH will kräftig expandieren

Im logistischen Bereich gibt es immer wieder Auftragsspitzen, die die Unternehmen mit dem festen eigenen Bestand an Mitarbeitern nicht abdecken können. Gerne bedienen sie sich in solchen Fällen Personaldienstleistern, die kurzfristig Fachkräfte zur Verfügung stellen. Eine ehemalige Tochter des GHB ist die PHH Personaldienstleistung GmbH, deren Abkürzung ursprünglich für Personal Hafen Hamburg steht. Auch wenn dies heute, 15 Jahre nach der Gründung, immer noch die Kernkompetenz bildet, hat sich PHH deutlich weiter entwickelt, nicht zuletzt nach dem Eigentümerwechsel im vergangenen Jahr.

Mehrheitsgesellschafterin ist nunmehr die Geschäftsführerin Andrea Pohl, die die Anteile des GHB übernommen hat. Weitere Mit-eigentümer sind die Unternehmen BussPort Logistics GmbH & Co. KG, Cotterell Verwaltungsgesellschaft mbH, HTS Hanseatic-Tally Service GmbH und Walter Lauk Container-shipment GmbH. Längst ist PHH schon nicht mehr nur Arbeitgeber von ge-

werblichen Arbeitskräften. Kaufmännische und Ingenieursberufe sowie IT-Experten haben bereits früh das Portfolio bereichert.

70 neue Arbeitsplätze in Zarrentin geschaffen

Seit Jahresbeginn hat sich PHH jedoch auch außerhalb Hamburgs etabliert. Im MegaParkGallin/Valluhn bei Zarrentin hat eine Niederlassung inner-

halb von neun Monaten 70 Stellen geschaffen, die unter anderem bei Großkonzernen wie Edeka hilfreiche Dienste leisten. „Das ist ein eindeutiger Trend“, berichtet Andrea Pohl, die weitere Zweigniederlassungen im Osten nicht ausschließt.

Heißester Kandidat ist Erfurt. Dort haben mehrere Großlogistiker den Aufbau von Verteilzen-

tren angekündigt. Die strategisch günstige Lage in der geografischen Mitte Deutschlands sowie niedrige Immobilienpreise und Tarifstrukturen üben eine große Attraktivität für die Firmen aus. „Wir schätzen, dass dort bis zum Jahr 2015 insgesamt 11.000 neue Arbeitsplätze entstehen“, so Pohl weiter. Bereits jetzt suche ein Logistiker 400 Mitarbeiter.

Ein Wachstumstreiber ist dabei die E-Commerce-Logistik. „Viele Versandhändler haben festgestellt, dass die Zahl der Retouren um ein Drittel steigt, wenn die Auslieferung statt der zugesicherten zwei Tage am Ende fünf Tage beträgt“, erläutert Pohl. Also habe man nach einem verkehrsgünstig gelegenen Standort gesucht, von dem aus man alle Ziele innerhalb eines Tages ohne Verzögerungen erreicht.

Eine neue Niederlassung in Oberschlesien geplant

Das Problem für die Firmen besteht nun jedoch nicht nur darin, all die offenen Stellen zu besetzen, sondern auch eine vernünftige Personalplanung zu erstellen. Auch hier hat sich PHH seit Jahren einen Namen gemacht. „Wir schneiden Personalpläne ganz individuell auf die

Bedürfnisse der Kunden zu“, erklärt Pohl. Es müsse ein passgenauer Mix aus fest angestellten und Teilzeit Beschäftigten sowie Aushilfen wie Studenten und Mitarbeitern der Personaldienstleister konzeptioniert werden. Hinzu kommen das richtig gewählte Schichtsystem und die qualitative Kompetenz der Arbeitnehmer.

Pohl bezweifelt jedoch, dass künftig am deutschen Markt genügend Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Deshalb überlegt sie, auch im Ausland Niederlassungen zu eröffnen, um dort gezielt Mitarbeiter anzuwerben, die etwa im Hamburger Hafen arbeiten könnten. Eine Region, die sie anpeilt, ist Oberschlesien. Im Raum Katowice gebe es beispielsweise noch eine große Tradition im Umgang mit Sackgut, die in Hamburger Staureien gesucht ist.

Aber auch in der Hansestadt selbst beschreitet PHH neue Wege. In Zusammenarbeit mit dem maritimen kompetenzcentrum (ma-co) hat PHH den Abschluss eines kaufmännischen Hanselogistikers ins Leben gerufen. Die acht Absolventen des ersten Fortbildungskurses hat PHH alle übernommen. Eine weitere Kooperation mit dem ma-co könnte sich aus einer Zusatzqualifizierung für ortsfremde Brummfahrer ergeben. Sie würden in einem Crashkurs den Umgang mit Lkws im Hamburger Hafen erlernen. PHH zählt in diesem Bereich zu einer der wenigen Personalvermittler, die für Lkw-Fahrer eine eigene Abteilung unterhalten. Zwischen 250 und 300



Die Firmenzentrale in der Hamburger Mönckebergstraße

Arbeitskräfte beschäftigt PHH derzeit in Hamburg. Dazu zählen mittlerweile auch Gesundheits-/Krankenpfleger und Intensivkräfte für Kliniken sowie Fachkräfte für Arbeitssicherheit bei einer Hamburger Werft. Für alle gilt das gleiche Grundprinzip: Sie erhalten ein festes Grundgehalt nach einem ver.di-Haustarifvertrag, egal, ob sie gerade in Arbeit sind oder nicht. Das Risiko trägt allein PHH. Selbst einen Betriebsrat gibt es.

Headhunting soll Outplacement ergänzen

6 Millionen Euro setzt das Unternehmen derzeit um. Ein wenig mehr könnte es noch werden, wenn ein weiterer neuer Geschäftszweig erste Früchte trägt. Aufgrund der vielfältigen

Kontakte ist PHH nun auch im Headhunting unterwegs. Dazu konzipierte PHH mit anderen Hamburger Personalberatern eine Plattform zur Schaffung eines Netzwerks für Karriereinteressierte. Dies lässt sich hervorragend mit den Erfahrungen beim Outplacement verbinden, die PHH seit Jahren gemacht hat. „Firmen investieren lieber in uns, die wir noch vor der Kündigung eines Mitarbeiters einen neuen Arbeitsplatz für ihn suchen, anstatt hohe Abfindungen zahlen zu müssen“, berichtet Pohl. Als positiver Nebeneffekt ergibt sich dabei, dass das öffentliche Ansehen der Firma nicht beschädigt wird, wenn Mitarbeiterfreisetzungen diskret und ohne böses Blut verlaufen.

Text: Matthias Soyka



IT-Fortbildung beim ma-co



Andrea Pohl,
PHH-Chiefin

Frühwarngerät gegen Piraten

Raytheon Anschütz entwickelt Software auf Radarbasis



Fotos: Raytheon_DSC

So wie hier im Versuch bei Eckernförde könnte es im Ernstfall aussehen: Eine Wasserkanone beschießt angreifende Piraten

Im Kampf gegen die Angriffe auf die zivile Schifffahrt auf hoher See gibt es eine neue Defensivwaffe: PITAS nennt sie sich und steht für „Piraterie- und Terrorabwehr auf Seeschiffen“. Entwickelt wurde sie von der Kieler Raytheon Anschütz GmbH in Zusammenarbeit mit der Kaltenkirchener Wisca Hoppmann und Mulsow GmbH sowie dem Kieler Elektronik-Unternehmen ELAC und der Stuttgarter Thales Deutschland GmbH. Die dreijährige Entwicklungsarbeit wurde vom Bundeswirtschaftsministerium und dem Maritimen Cluster Norddeutschland koordiniert.



Das System ist radargestützt



Auch optische Hilfsgeräte werden installiert

Das Ergebnis ist eine Kombination aus Software und Überwachungskameras, die ab Mitte nächsten Jahres auf den Kommandobrücken von Handelsschiffen und Megayachten zum Einsatz kommen kann. Sie greift im Wesentlichen auf die bereits vorhandene Radaranlage an Bord zurück. „PITAS ist ein modulares System, das frühzeitig Angriffssituationen erkennt, bewertet und darauf reagiert und somit helfen kann, die Gefahr vor personellen und wirtschaftlichen Schäden auf Seeschiffen zu verringern“, erklärt Projektleiter Thomas Lehmann. Und das funktioniert so:

Die spezielle Softwareerweiterung macht die Aufklärung kleinster Boote bereits in weiter Entfernung möglich.

Überwachungsradius beträgt sieben Seemeilen

Bei einem normal ausgerüsteten Schiff beträgt der Überwachungsradius gut sieben Seemeilen. Selbst kleinste Boote und deren Bewegungen werden erkannt und in Sekundenschnelle mit üblichen Navigationsmustern verglichen. Der Abgleich mit weiteren Bordsensoren wie dem Automatischen Identifizierungssystem (AIS) führt zu einem umfassenden Datensatz, der

durch eine interne Datenbank ausgewertet wird. Diese Datenbank erlaubt den gezielten und situationsbasierten Vergleich mit aktuellen und vergangenen Piratenübergriffen und erkennt dadurch mögliche Angriffsszenarien frühzeitig. Bewegt sich beispielsweise ein Boot mit großer Geschwindigkeit auf das Schiff zu, gibt PITAS Alarm.

Dies geschieht zunächst nur auf der Brücke mit optischen und akustischen Signalen. Bestätigt der Schiffsoffizier jedoch eine mögliche Gefahrensituation, leitet das System weitere Maßnahmen ein:

- Eine Infrarot-Überwachungskamera richtet sich automatisch auf den potenziellen Angreifer aus und hält ihn im Visier.
- Ein Notrufsignal wird an die Reederei und die nächste Marine abgesetzt.
- Eine neue Fahrtroute

wird berechnet und die Geschwindigkeit erhöht.

- Bei einer Annäherung unter 80 Metern wird eine Wasserkanone betätigt.

Abgleich mit weltweiten Datenbanken möglich

Theoretisch wäre das System sogar in der Lage, die gesamte Steuerung zu übernehmen. Zudem ist es mit sämtlichen maritimen Datenbanken welt-

weit vernetzt. „Bei der Routenplanung kann man abfragen, welche Vorfälle es in einem bestimmten Umkreis in den letzten Tagen, Wochen oder Monaten gab“, so Lehmann weiter. „PITAS bringt vor allem Zeit zum Reagieren. Momentan hat eine Crew höchstens 15 Minuten, bis ein erspähtes Piratenschiff zum Entern anlegt. PITAS kann diesen Zeitraum um ein Vielfaches vergrößern.

Das reicht, um Abwehrmaßnahmen einzuleiten, etwa Stacheldraht auszurollen oder Schmierseife zu versprühen.“

Das System kann direkt in die bereits vorhandene Anlage aufgespielt werden oder parallel, zum Beispiel über einen Laptop, betrieben werden. Einzig was PITAS kosten soll, steht bislang noch nicht fest.

Text: Matthias Soyka



Projektleiter Thomas Lehmann erklärt die Systemvorteile

Fünf Auswege aus der Überstundenfalle

Neues Urteil des Bundesarbeitsgerichts lässt Arbeitgebern Spielraum

Evergreen Überstunden: Viele Arbeitnehmer wollen mit extra geleisteten Tätigkeiten ihr Gehalt aufbessern. Doch dagegen können sich die Unternehmen gut wehren. Sie müssen die Überstunden nur zahlen, wenn sie sie angeordnet, gebilligt oder geduldet haben und die zusätzliche Arbeit zumindest notwendig gewesen ist. Das bestätigte das Bundesarbeitsgericht jetzt in einem Urteil vom 10. April dieses Jahres (5 AZR 122/12). Im Wesentlichen können Sie als Arbeitgeber fünf Einwände erheben.



Viele Logistikerberufe in den Häfen sind von Stoßgeschäften geprägt und enden nicht um 17 Uhr

Doch zunächst zum Urteil des Bundesarbeitsgerichts. Was war passiert? Eine Firma hatte einem ihrer Handwerker im Gebäudemanagement zum 28. Februar gekündigt. Der wehrte sich, legte Klage ein – machte aber nicht nur geltend, dass die Kündigung nicht rechtens sei, sondern verlangte darüber hinaus Zahlung von 498 (!) Stunden im Wert von insgesamt 6.262,25 Euro. Der Kläger begründete diese Zahl mit einem Umbau des Firmengebäudes und der Außenanlage, den er zusammen mit einem Kollegen geleistet habe. Dazu legte er der Firma auf mehr als 100 Seiten vor, an welchen Tagen er von wann bis wann

gearbeitet hatte. Das sei im Übrigen auch aus einer Excel-Tabelle für einen Teil der Stunden hervorgegangen, die die Firma geführt habe. Das Unternehmen verteidigte sich mit folgendem Argument: Der Kläger habe zunächst einmal nur 262,47 Stunden handschriftlich in eine Anwesenheitsliste eingetragen. Und diese Stunden seien dann nicht weiter geprüft, sondern eher automatisch in die Excel-Tabelle übernommen worden.

Der Handwerker verlor in allen Instanzen! Warum?

Arbeitnehmer, die Überstunden geltend machen, müssen hohe Beweishürden überspringen, bevor

ein Gericht Ihnen Geld zuerkennt. Die erste Hürde ist der Nachweis, an welchen Tagen sie, wann, wie lang gearbeitet haben. Die zweite Hürde ist der Beweis, dass die Arbeit tatsächlich angeordnet, gebilligt, geduldet oder zumindest für die Erledigung der geschuldeten Arbeit notwendig war. Daraus ergeben sich für Arbeitgeber sehr gute Verteidigungsmöglichkeiten.

1. Einwand: Beweise mir, wann Du genau für mich tätig gewesen bist!

Schon der Beweis der ersten Hürde, die genaue Lage der Überstunden, ist für manche Arbeitnehmer sehr schwierig zu führen.

Denn häufig fehlt es an geeigneten Unterlagen, die die Arbeitszeiten beweisen können. Allerdings wird es wohl ausreichen, wenn die Angestellten ihre Zeiten auf eigenen Zetteln notieren oder auf einem Tischkalender. Dabei muss immer erkennbar sein, an welchem Tag, wie viel Stunden von wann bis wann angefallen sind.

Unglaublich werden die Arbeitnehmer dann, wenn sie mehrmals verschiedene Angaben dazu machen: So zum Beispiel im ersten Schreiben an den Arbeitgeber Stunden an anderen Tagen fordern als später mit Hilfe eines Anwalts im Prozess. Schlecht ist auch, wenn sie die Stunden aus „dem Gedächtnis“ rekonstruieren. Das müssen Richter nicht unbedingt glauben.



Schnell noch eine Box leeren



Legt ein Megafrachter wie die „Marco Polo“ an, muss rund um die Uhr gearbeitet werden

2. Einwand: Beweise, dass ich Deine Überstunden angeordnet habe!

Die zweite Hürde ist für Arbeitnehmer noch schwieriger zu überspringen: Für die Anordnung der Überstunden müssen sie genau darlegen, welcher Vertreter des Arbeitgebers die Arbeit angeordnet hat. Sie müssen zeigen, wann das konkret war. Und sie müssen darlegen, um wie viele Stunden es dabei ging.

Dies gelingt meist nur, wenn es schriftliche Anordnungen gibt. Denn ein Vorgesetzter wird selbst dann, wenn der Angestellte die Anordnung von Überstunden behauptet, immer sagen können, er erinnere sich an diesen Fall nicht genau oder es sei überhaupt nicht so gewesen. In diesem Fall kann der Arbeitnehmer als Kläger dann auch nicht als Zeuge für seine Behauptung gehört werden. Denn er ist für die eigene Sache als Zeuge nicht zugelassen. Der Abteilungsleiter, der für die Firma spricht, hingegen schon. Gar nicht genügt, wenn ein Arbeitnehmer, wie der Handwerker im Fall des Bundesarbeitsgerichtes, erklärt, der frühere Geschäftsführer habe die Stunden angeordnet. Das ist so unkonkret, dass

das Gericht sich kein Bild machen kann.

Zwar gibt es noch den Sonderfall der Anordnung ohne Worte. Das soll dann der Fall sein, wenn die Firma so viel Arbeit anordnet, dass sie nicht in der normalen, vertraglichen Arbeitszeit zu schaffen ist. Aber dann muss der Arbeitnehmer auch beweisen, dass es nicht zu schaffen war. Allein seine Anwesenheit im Betrieb reicht für diese Annahme eben nicht aus. Noch schwieriger wird es für den Angestellten, wenn eine Monats- oder Jahresarbeitszeit vereinbart worden ist. Dann muss er auch zeigen, warum die Arbeit nicht im flexiblen Rahmen zu schaffen war.

3. Einwand: Beweise, dass ich die Überstunden gebilligt habe!

Der Arbeitgeber muss, wenn der Nachweis der Anordnung nicht gelingt, die Überstunden zumindest gebilligt haben. Das ist so etwas wie eine nachträgliche Genehmigung, die auch aus den Umständen geschlossen werden kann. Das geschieht dadurch, dass der Arbeitgeber die Stunden abzeichnet. Das große Aber: Es reicht nicht aus, dass der Arbeitgeber

die Aufzeichnungen des Arbeitnehmers einfach entgegennimmt. Er muss immer zu erkennen geben, mit welchen Überstunden er einverstanden war. Darum konnte sich der Handwerker im Fall vor dem Bundesarbeitsgericht auch nicht darauf berufen, der Arbeitgeber habe seine Stundenzettel entgegengenommen, in eine Excel-Tabelle übertragen und so gebilligt.

4. Einwand: Beweise, dass ich die Überstunden geduldet habe!

Wenn der Arbeitgeber die Überstunden auch nicht gebilligt hat, kann er sie zumindest geduldet haben. Das soll der Fall sein, wenn es immer wieder Überstunden gibt, der Arbeitgeber davon weiß – er aber gegen weitere Überstunden nicht

einschreitet und sie weiter annimmt. Auch hier muss der Arbeitnehmer zeigen, wann genau wer von den Überstunden Kenntnis erlangt hat – und dass danach weitere Überstunden geleistet wurden. Auch dieser Beweis gelingt selten. Hier hat der Arbeitnehmer einfach die schlechtere prozessuale Situation, weil er selbst nicht als Zeuge für seine eigene Behauptung genommen werden kann – wie beim Beweis der Anordnung der Überstunden.

5. Einwand: Beweise, dass die Arbeit trotz allem notwendig war!

Der Beweis gegen diesen letzten Einwand ist wohl noch schwieriger zu führen als alle anderen. Denn die Überstunden müssen objektiv notwendig gewesen sein, zum Beispiel in einem Krankenhaus. Es fehlt bereits daran, wenn es einen Bereitschaftsdienst für die Arbeiten gibt. Denn dann kann der ja einschreiten.

Text: Thomas Schneider, Rechts- und Fachanwalt für Arbeitsrecht

Markus Waitschies, Rechts- und Fachanwalt für Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de



Thomas Schneider, Fachanwalt für Arbeitsrecht



Markus Waitschies, Fachanwalt für Arbeitsrecht

Jetzt wird's deftig

Im „Gröninger Brauhaus“ wird das Bier noch selbst hergestellt

Das war's erst einmal mit dem Draußensitzen und Im-Sonnenschein-einen-Salat-knabbern. Der Herbst hat Europa erreicht, und der gemeine Norddeutsche zieht damit reflexartig ins warme Innere von Gebäuden. Dort ist es in der Regel eher gediegener als im witterungs-ausgesetzten Freien. Wer es trotzdem gerne zünftig hätte, dem sei hier der „Gröninger“ wärmstens empfohlen.

Es ist ein ganz besonderes Brauhaus, nicht nur wegen seiner 1762 fertig gestellten Barockfassade, sondern weil es auch gleich von zwei Seiten zu erreichen ist: Einmal von der Willy-Brandt-Straße aus oder von der Rückseite von der Straße Zippelhaus aus. Das Zippelhaus selbst wurde erstmals um 1580 erwähnt: Hier lag die Markthalle der Bardowieker Gemü-

sebauern, die vorwiegend Zwiebeln (Zippeln) anbauten. Daher der Name. Heute nennt sich die Lokalität „Gröninger Brauhaus“ und verfügt im Erdgeschoss über rund 100 Plätze. Weitere 550 Tische und Stühle warten im Keller auf die Gäste. Folgerichtig heißt dieser Bereich „Gröninger Braukeller“.

Essen am Tisch grillen oder am Tresen abholen

Letztlich unterscheiden sich beide Räumlichkeiten nur geringfügig in der Karte. Im Oberschoss gibt es noch zusätzlich die Möglichkeit, Spare Ribs zu ordern oder am Tisch selbst zu grillen. Wem das zu umständlich ist, kann entweder zu den durchweg deftigen Gerichten auf der Karte greifen, die von Schweinshaxe (13,50 Euro) über Bauernschmaus (16,50 Euro, ab vier Personen), Brotzeiteller (10,50 Euro) und Roastbeef (13,50 Euro) mit Bratkartoffeln bis hin zu Bratwürsten (sechs Stück für 8,50 Euro) und einem Fischsteller (14,50 Euro) reichen. Für das Spanferkel (17,50 Euro) muss man fünf Tage vorbestellen.

Wem das alles immer noch zu kompliziert ist, der kann sich im Keller auch an einer Fleisch-

theke anstellen, an der es Spießbraten mit Kruste, Frikadellen, Fleischkäse, Burgunder Braten und Putenbrust nach Gewicht direkt auf den Teller gibt. Dazu Speck-, Folien- oder Bratkartoffeln, Sauerkraut und Salat. Da wir keine halben Sachen machen, haben wir die Schweinshaxe probiert. Nicht selten ist in durchaus angesehenen Lokalitäten die Kruste eher labberig und somit ungenießbar. Ganz anders hier: Alles ist kross, das Fleisch im Inneren dafür noch saftig. So soll es sein.

4.000 Hektoliter pro Jahr ausgeschrieben

Das eigentliche Essen tritt jedoch angesichts der feil gebotenen Getränke in den Hintergrund. Seit 1793 wurde hier schon Bier gebraut, nach einer Unterbrechung von rund 100 Jahren, in denen das Anwesen von Kaufleuten genutzt wurde, wieder seit 1982. Die hauseigenen Getränke werden für die Gäste sichtbar in den Sudkesseln im Fenster des Brauhauses und im Braukeller hergestellt, zwischen 3.000 und 4.000 Hektoliter so jährlich ausgeschrieben. Zur Wahl stehen das eigentliche Gröninger Pils, das zwischen 4,60 Euro für das 0,5-Liter-Glas und

8,50 Euro für das Maß kostet. Größere Gruppen und Schluckspechte können auch für 77 Euro ein Zehn-Liter-Holzfass direkt an den Tisch ordern. Wie auch immer, das Bier schmeckt so, dass es wohl bei einem nicht bleiben dürfte.

Als Alternative gibt es noch ein Saisonbier, derzeit die Reste des Hopfengoldes, ein eher leichteres Sommerbier, und ein ebenfalls im Hause erstelltes Weizenbier, das einzige Gebraute der Hansestadt. Wer sich gar nicht davon trennen will, kann das Hopfengetränk auch mit nach Hause nehmen. Ab 6,50 Euro für einen Liter bis zu unterschiedlich großen Fässern für 2,95 Euro pro Liter.

Text: Larissa Dultz

Gröninger Braukeller
Willy-Brandt-Straße 47
20457 Hamburg
Tel: 040 570 105 100
Fax: 040 570 105 498
info@groeninger-hamburg.de
www.groeninger-hamburg.de

Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag ab 11 Uhr
Sonnabend: ab 17 Uhr
Sonntag: 15 bis 22 Uhr

Gröninger Brauhaus
Zippelhaus 4
20457 Hamburg

Öffnungszeiten:
Dienstag bis Sonnabend ab 17 Uhr



Eingang Gröninger Brauhaus



Die Sudkessel sind in Betrieb



Krosse Schweinshaxe

Mit Ironie und coolen Sprüchen

„Iron Man 3“ übertrifft seine Vorgänger bei weitem

Nach dem phänomenalen Erfolg der ersten beiden Filme um den eisernen Superhelden, den Avengers und dem gesamten „Marvel Cinematic Universe“ war es keine wirkliche Frage, ob es einen weiteren Film mit dem von Robert Downey Jr. hinreißend verkörperten Tony Stark geben würde. Der Regisseur der ersten beiden Teile Jon Favreau stand indes nicht mehr als solcher zur Verfügung und wurde überraschend von Shane Black ersetzt. Überraschend deshalb, weil Letzterer erst einmal Regie geführt hatte („Kiss Kiss Bang Bang“) und eher für seine Qualitäten als Drehbuchautor („Lethal Weapon“, „Last Boy Scout“) bekannt war. Zur allgemeinen Überraschung hat Black zusammen mit seinem Co-Drehbuchautor Drew Pearce seinen Job jedoch exzellent hinbekommen und mit dieser 200-Millionen-Dollar-Produktion einen schmissigen Action-Film mit Herz und Witz vorgelegt, der vorzüglich unterhält...

Der Film setzt nach den Ereignissen von „Marvel's The Avengers“ ein. Nach der Schlacht von New York ist Tony Stark nicht mehr derselbe. Er hat sich in sein luxuriöses Anwesen zurückgezogen und leidet unter Schlafstörungen. Nacht für Nacht verbringt er in seiner Werkstatt und entwirft eine Rüstung nach der anderen. Da tritt ein neuer Schurke auf den Plan: der Mandarin (Ben Kingsley). Eine Serie von Terroranschlägen erschüttert Amerika. Als durch eine der Attacken Starks Leibwächter und Freund Happy Hogan (Jon Favreau) schwer verletzt wird, sieht Tony rot und erklärt dem Mandarin öffentlich den Krieg. Und dessen Reaktion lässt nicht lange auf sich warten. Der nächste Anschlag befördert Stark fast aus dem Spiel. In provinzieller Isolation muss Stark einen Weg finden, auch ohne Anzug super zu sein. Unterdessen scheinen seine Widersacher leichtes Spiel zu haben...

Die Geschichte schlägt einige erzählerische Haken

Mehr soll hier nicht verraten werden, denn der Film schlägt einige höchst amü-

sante erzählerische Haken. Hauptperson ist über weite Strecken nicht der Superheld Iron Man, sondern sein Erfinder Tony Stark. Obwohl eigentlich eine Personalunion, behandelt der Film beide wie getrennte Charaktere. Das ist folgerichtig, denn obwohl er in der Rüstung fast unbezwingbar ist, leidet Stark ohne sie unter erheblichen Ängsten und Komplexen. Da die Filme um den Milliardenär und Playboy aber in erster Linie von den Momenten leben, in denen der Egomane außerhalb des Anzugs dem Affen Zucker gibt, ist es dem Film sehr zuträglich, dass Tony Stark über weite Strecken des Films ohne ihn auskommen muss.

Für Kenner der Comic-Vorlage war es nur eine Frage der Zeit, bis der Überschurke Mandarin endlich seinen Weg auf die Leinwand findet. Geschickt wird hier mit den Erwartungen der Zuschauer gespielt, bis die Geschichte einen veritablen Salto rückwärts macht und in eine völlig andere Richtung läuft. Auch die wie immer entzückende Pepper Potts (Gwyneth Paltrow) bekommt endlich gehörig Zeit auf der Lein-

wand und bildet wie immer einen schönen Widerpart zum ich-bezogenen Stark. Auch sie hat sich zu bewähren, insbesondere wenn sie sich den Avancen des schmierigen Aldrich Killian (Guy Pearce) erwehren muss. Etwas in den Hintergrund tritt dagegen die Figur des James Rhodes (Don Cheadle), der ebenfalls eine Rüstung trägt und nun als grotesk bemalter „Iron Patriot“ Dienst tut, die Handlung aber nicht wirklich vorwärts bringt. Die gesamte Zeit über herrscht ein witzig-ironischer Grundton, der Superhelden-Filmen normalerweise abgeht. Der Showdown bietet schließlich einen Overkill an Action, bei dem es schwierig ist, die Übersicht zu behalten. Wem das zu viel ist, wird durch einen netten Gag während des Abspanns entschädigt.

Deutlicher Qualitätsgewinn zum vorherigen Teil

Iron Man 3 legt gegenüber Teil 2 deutlich an Qualität zu. Wer die ersten beiden Teile mochte, kann beherzt zugreifen, auch weil der dritte Film der Serie einen guten Abschluss der Trilogie bietet und alles nun wie

aus einem Guss wirkt. Für Freunde des dreidimensionalen Fernsehens sei hier noch angemerkt: Die 3-D-Effekte sind okay, aber durchaus kein Muss. Hier reicht die normale DVD völlig aus.

Text: Martin Soyka



Nur nicht weich werden



Ein bisschen Haue bekommen



Ab 4. Oktober erhältlich

Seehafen Kiel GmbH:



Die langjährige Vorstandsvorsitzende von Hamburg Hafen Marketing e.V. (HHM), Claudia Roller, wurde vom Seehafen Kiel mit dem Hafepreis ausgezeichnet. In seiner Laudatio würdigte Geschäftsführer Dirk Claus die Preisträgerin für Ihr herausragendes Engagement zur Stärkung der Wettbewerbsposition Hamburgs sowie der Häfen der Metropolregion. Claus: „Mit Claudia Roller an der Spitze hat Hamburg Hafen Marketing partnerschaftlich für die Attraktivität auch des Kieler Hafens geworben und bietet eine professionelle Vermarktungsplattform sowie kompetente Marketingunterstützung.“ Der Kieler Hafen ist seit 2006 Mitglied des Hamburg Hafen Marketing e.V. und gehört heute zu den elf führenden Mitgliedern des Vereins. In den sieben Jahren seiner HHM-Mitgliedschaft konnte der Kieler Hafen die Umschlagleistung um 33 Prozent auf heute über 6,3 Millionen Tonnen steigern.

Hamburger Weltwirtschaftsinstitut:

Prof. Thomas Straubhaar will in einem Jahr von seinem Posten als Direktor des angesehenen HWWI zurücktreten. Er möchte sich ab Herbst 2014 verstärkt eigenen Forschungsarbeiten widmen und einen längeren Auslandsaufenthalt einlegen.

Deutscher Speditions- und Logistikverband:



Als Leiterin des Referats Marktbeobachtung und Statistik verstärkt Luana Eickmeyer (31) seit September die Geschäftsstelle des DSLV in Bonn. Gleichzeitig ist sie für den Bereich Prozesse, Standards und elektronischer Geschäftsverkehr verantwortlich. Sie tritt die Nachfolge von Klaus Zänker an, der zum 1. Juni in den Ruhestand gegangen war. Die diplomierte Wirtschaftswissenschaftlerin (eine Kombination aus Wirtschaftswissenschaft und indonesischer Sprache) war bislang an der Hochschule Heilbronn als akademische Mitarbeiterin im Studiengang Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik tätig. Unter der

Leitung von Prof. Dr. Bernecker hielt sie dort eine eigene Vorlesung. Zuvor betreute Eickmeyer, die auch ein Jahr in Indonesien studierte, an der Fakultät Wirtschaft und Verkehr internationale Projekte der Hochschule.

Battermann & Tillery GmbH:



Der internationale Dienstleister für Transport-, Waren-, Lager-, Schäden und Schadenprävention hat seine Hamburger Niederlassung mit zwei weiteren Sachverständigen verstärkt. Die sachverständigen Kapitäne Hans-Jürgen Heyer und Ralf Bludau-Buresch, beide mit über 20 Jahren Berufserfahrung als Havariekommissare, werden nun von Dipl.-Ing. Jan Fortmann (o.) und Jan Scharrer unterstützt. Beide Sachverständige waren zuvor in der Bremer Unternehmenszentrale tätig und haben in Elsfleth Nautik studiert. Fortmann fuhr vor seiner Zeit als Havariekommissar als Erster Offizier für die Hamburg-Süd Reederei, Scharrer war bei einem Versicherungsmakler im Bereich Kaskoversicherungen tätig.



Wilhelmshaven wird Offshore-Standort



Wilhelmshaven – Ungeachtet der Insolvenz des Auftraggebers Windreich haben die BLG und EUROGATE gemeinsam mit AREVA Wind ein Logistikkonzept zum Umschlag, zur Lagerung und Montage von Rotorsternen für den Offshore-Windpark „Global Tech I“ entwickelt. Auf dem noch wenig ausgelasteten EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven sollen bis April 2014 die Rotorsterne aus Einzelteilen, die aus Bremerhaven und Stade kommen, montiert und zur 110 Kilometer nördlich gelegenen Baustelle verschifft werden.

Cuxport Umschlaghafen für Amrumbank West

Cuxhaven – Die E.ON Kraftwerke GmbH wird ihren Offshore-Windpark „Amrumbank West“ über den Offshore-Basishafen Cuxhaven realisieren. Der Windpark nordwestlich von Helgoland wird mit 80 der 3,6 Megawatt Offshore-Windkraftanlagen von Siemens errichtet und verfügt nach Fertigstellung über eine Leistung von 288 MW. Vom Offshore-Terminal 1 werden für dieses Projekt die wesentlichen Bestandteile der Fundamentkonstruktion angeliefert, auf das Errichterschiff verladen und verschifft. Der Terminalbetreiber Rhenus Cuxport hat das Projekt für den Standort akquiriert und ist mit dem Umschlag beauf-

tragt worden. Im Auftrag enthalten ist auch die Innerparkverkabelung, die direkt über den Cuxport Terminal zwischengelagert und wieder verladen wird.

TenneT lagert Ersatzteile in Nordenham



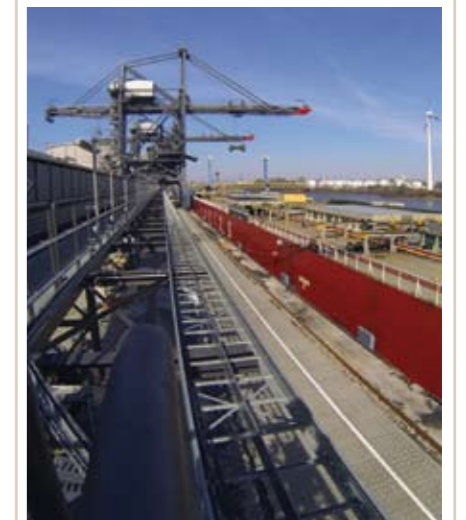
Nordenham – Am Rhenus-Midgard-Terminal wird künftig das Ersatzteilmanagement für den Netzbetreiber TenneT realisiert. Der Hafenlogistiker wird auf einer Fläche von 10.000 Quadratmetern unter anderem Kabeltrommeln, Konverterbauteile, Steuerventile sowie Isolatoren lagern und stellt TenneT diese als Austauschmaterial für die auf See beschädigten Komponenten im Bedarfsfall zur Verfügung.

Neuer Umweltpreis für die Ostseeschifffahrt

Brüssel – Für eine ökologische Schifffahrt auf der Ostsee hat das Baltic Sea Forum (BSF) erstmals den Umweltpreis „BSCM-Award“ durch den BSF-Vorsitzenden, Ex-Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig, verliehen. Ausgezeichnet wurden in der Kategorie A (Technik und Antrieb) Viking Line, Port of Trelleborg und Color Line. In der Kategorie B (Infrastrukturentwicklung) gewannen den 1. Preis AIDA Cruises und Becker Marine Systems vor Brunsbüttel Ports und Klaipeda State Seaport Authority jeweils

für LNG-Projekte. In der Kategorie C (Operatives Management) waren der Germanische Lloyd SE und Hamburg Süd Preisträger. In der Spezialkategorie (Engagement auf Universitätsebene) wurde die Jade University of Applied Sciences geehrt.

Brunsbüttel Ports nimmt Betrieb in Moorburg auf



Hamburg – Mehr als 20 neue Arbeitsplätze hat Brunsbüttel Ports durch den Betrieb der Ver- und Entsorgungsanlagen des Kraftwerkes Vattenfall Moorburg geschaffen. Sie haben nun ihre Arbeit aufgenommen. Vattenfall plant die erste Netzschaltung des Kraftwerks Moorburg in diesem Herbst. Für die Versorgung des Kraftwerks entsteht unter anderem ein Jahresbedarf an Steinkohle von über 4 Millionen Tonnen. Brunsbüttel Ports wird dieses Volumen von Seeschiffen in Hamburg-Moorburg löschen und anschließend auch den innerbetrieblichen Transport der Kohle über Förderbänder bis zur Befüllung der Tagesbunker durchführen. Für die jeweilige Be- und Entladung der Seeschiffe werden zwei hochleistungsfähige Portalkrane herangezogen. Zu den Stoffen der Ver- und Entsorgung gehören zudem Gips, Nass- und Trockenasche sowie Ammoniakwasser, das aus Spezialschiffen angenommen wird.

IMPRESSUM

Verleger:
Matthias Soyka
Minsbekkehe 14
22399 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.)
Martin Soyka
Markus Waitschies
Thomas Schneider
Peter Glaubitt
Larissa Dultz

Medienberatung:
Telefon +49.40.360 984 78
E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

ISSN 2193-9454

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

Fotos:
Peter Glaubitt

Druck:
PMI

Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

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

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

Erscheinungsweise:
Monatlich / zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:
Andreas Tiedemann

Onlinegestaltung:
Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2013

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:
5. November 2013

STADT LAND HAFEN

UNSERE ANGEBOTE ERREICHEN SIE ÜBERALL.



MARES SHIPPING

SPARE PARTS SERVICE since 1975

Aus über 200.000 Artikeln finden wir für Sie das benötigte Ersatzteil. Und liefern es innerhalb von 48 Stunden an fast jeden Ort der Welt. Wir sind spezialisiert auf Ersatzteile passend für:

MaK, Pielstick, MAN B&W, Bergen, Crepelle (Dieselmotoren),
Atlas Copco, Bitzer, Bock, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor (Kompressoren),
Allweiler, Bornemann, IMO, Kral, Netzsch-Mohno, Seepex, Thune Eureka (Pumpen),
Alfa Laval, B+V/HDW Turbulo, DVZ, RWO, Westfalia (Separatoren), **Boll & Kirch, Moatti** (Filter),
Alfa Laval/Nirex, Sondex (Frischwasser-Generatoren)

Qualität, die sich rechnet.