

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik



Foto: Cuxhaven

Wirtschaft im Norden ernüchtert über GroKo

Ziele der Verkehrs- und Energiepolitik bremsen Wachstum

Die Offshore-Industrie wie hier in Cuxhaven hat mit erheblichen Investitionen auf den Ausbau der Windenergie gesetzt

Es ist das Wort des Jahres 2013: GroKo. Doch mehr Auszeichnungen dürfte die Große Koalition in nächster Zeit nicht erhalten. Experten und Wirtschaftsbosse blicken ernüchtert nach Berlin und auf die Ergebnisse der Koalitionsvereinbarung. Vor allem in den Bereichen Energie und Verkehr wurden die Hoffnungen nicht erfüllt. Bei den Erneuerbaren Energien wurde nicht nur das kurzfristige Ausbauziel bis zum Jahr 2020 von zehn auf 6,5 Gigawatt gekürzt, sondern auch das mittelfristige bis 2030 von 25 auf 15 GW. Beim Verkehr gibt es statt der jährlich mindestens 7,2 Milliarden Euro höhere Finanzmittel nur 1,25 Milliarden.

„Der Koalitionsvertrag wird der Dramatik der Unterfinanzierung und der damit verbundenen Folgen für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nicht annähernd gerecht. Das mag dem Charakter solcher politischen Programme geschuldet sein, lässt gleichwohl befürchten, dass sich die Probleme eher weiter verschär-

fen werden, als dass eine nachhaltige Lösung wirkungsvoll eingeleitet wird“, schreibt Andreas Kossak, Berater der Daehre-Kommission und der Pällmann-Kommission, in dieser Ausgabe.

In der Energiewirtschaft dürfte das ursprüngliche Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2040 insgesamt 60

Prozent der Strombereitstellung aus erneuerbaren Energien zu erzeugen und bis zum Jahr 2050 sogar 80 Prozent, nicht mehr erreichbar sein. Besonders die Ankündigung im Koalitionspapier, ab 2020 jährlich nur noch zwei Windparks ans Netz gehen zu lassen, sorgte für Irritationen. **Seite 8 und 10**

Verdoppelung

Der Hamburger Hafen wird nach einer Studie des ISL im Jahr 2030 vermutlich 18,6 Millionen TEU umschlagen, doppelt so viele wie heute. **S. 4**

Fortschritt

Endlich einmal gute Nachrichten vom Nord-Ostsee-Kanal: Die Schleuse Kiel-Holtenau ist frei, der Ausbau der Oststrecke auf dem Weg. **S. 6**

Ausweichplan

K+S will testen, ob vom Hamburger Kalikai auch Container per Binnenschiff zu den Terminals transportiert werden können. **S. 12**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
high security seals





Liebe Leserinnen und Leser,

allmählich macht sich Ernüchterung breit. Schuld daran sind nicht die Feiertage, sondern die Ergebnisse der Großen Koalition. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bleibt chronisch unterfinanziert, die Ziele der Windkraft wurden massiv gekappt. Würden alle derzeit beantragten Offshore-Projekte in dem von der Regierung vorgegebenen Tempo realisiert, würde dies 59 Jahre dauern!

Freuen darüber dürften sich allein die vier großen Stromkonzerne. Ihnen ist die Politik voll auf dem Lein gegangen. Da wurden im Fernsehen massenweise Werbespots geschaltet, in denen es hieß: „Wir machen Energie bezahlbar“. Im Hintergrund waren Offshore-Windräder zu sehen. Gleichzeitig stieg, kaum bemerkt, RWE Innogy aus dem bislang größten Offshore-Projekt weltweit aus. Für den Windpark Atlantic Array vor Großbritannien, ein Invest von 5,4 Milliarden Euro, waren die politischen Vorgaben „zu unsicher“.

Nun können RWE, enBW, Vattenfall und E.on fröhlich weiter ihre alten Kraftwerke betreiben und die Gewinne abschöpfen. NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft und der Großen Koalition sei Dank. Die Energiewende wird, wenn überhaupt, von den Stadtwerken und dem Mittelstand vorangetrieben.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
Lagerhaltung á la LCH	3
ISL-Studie	4
Fortschritt bei NOK-Ausbau	6
GroKo wider Expertenrat	8
EEHH-Cluster	10



Wirtschaft	Seite
K+S mit Plan	12
Bauftrag für LNG-Barge	14
Neue Halle bei TCO	16



Recht & Geld	Seite
Alles neu bei Leiharbeit	18



Essen	Seite
„Al Lido“	20



DVD	Seite
White House Down	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum	23
------------------	----



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Wir können alles – außer Gefahrgut

Das Logistik Centrum Hamburg besticht durch eine hohe qualitative Lagerhaltung



LCH-Geschäftsführer Michael Serk im Kleinteilelager



Hochregallager in Winsen

Gemeinsam sind wir stark – eine alte Weisheit, aus der manchmal mehr Hoffnung als Realität spricht. In der Hinderer Group ist dies anders. Einst stand der Name für ein Unternehmen, das auf das Verschicken von Sammelgütern in Hamburg, Bremen und Stuttgart spezialisiert war. Aufgrund der Entwicklungen im Sammeladungsgeschäft entschied sich die Familie Hinderer für den schrittweisen Ausstieg der drei Häuser. Parallel zu diesem Rückzug gründete sie ein neues Unternehmen in Hamburg-Alstermöhe, das Logistik Centrum Hamburg (LCH).

Inzwischen hat Hinderer eine kleine Unternehmensgruppe aufgebaut, die das komplette Portfolio der Logistikdienstleistungen abwickelt. Neben der LCH gehört die Seehafenspedition Hansaspeed und die Lkw Spedition EU-Traxx zu der Hinderer-Gruppe.

„So bieten wir dem Kunden alle Dienstleistungen aus einer Hand von und zu jedem Punkt der Welt“, berichtet Geschäftsführer der LCH Michael Serk.

Über 43.000 Palettenstellplätze in zwei Hallen

Kern der Gruppe ist das LCH. Neben der rund 7.000 Quadratmeter großen und mit 17.000 Palettenstellplätzen ausgestatteten Anlage im Hamburger Osten wurde im Jahr 2008 in Winsen/Luhe eine zweite Halle errichtet. Im August 2013 wurde die zweite Halle ausgebaut und damit ihre Kapazität verdoppelt, so dass die LCH über 20.000 Quadratmeter Lagerfläche und rund 43.000 Palettenstellplätze in Hochregalen an den Standorten Hamburg und Winsen verfügt. Und damit muss noch nicht Schluss sein: LCH hat sich in Winsen eine Kaufoption für ein Nachbargrundstück von 15.000 Quadratmetern bereits gesichert.

Die LCH-Kunden stammen vor allem aus der Le-

zip können wir alles lagern außer Gefahrgut.“

Ziel ist es, über die Lagerung hinaus die Mehrwertdienstleistungen auszubauen. Sortierarbeiten, Warenmanipulationen, Kontrollen, Inventur, zählt Serk auf. Dazu wurde bereits in ein neues EDV-System mit Scanner-Technik investiert, die eine Null-Fehler-Inventur ermöglicht. „Letztlich entscheidet die Qualität der Leistung über den Erfolg“, ist Serk überzeugt. Transportorganisation, Fehlverladungen, Warenbehandlungen sind die entscheidenden Stichworte.

Text: Matthias Soyka

GUH
Internationale Spedition & Lager

Wir fahren ab auf Ihren Bedarf!
We satisfy your demand!

Transport
Transport

Lagerhaltung
Storage

Kommissionierung
Consignment

Disposition
Disposition

Zollabfertigung
Clearance

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH Grusonstraße 51 (Zufahrt über Bredowbrücke) 22113 Hamburg

Tel +49 40 7410686 - 15 Fax +49 40 7410686 - 87 E-Mail dispo@guehh.de Internet www.guehh.de



Foto: HHLA

Umschlag verdoppelt sich bis 2030

ISL-Studie prognostiziert für den Hamburger Hafen 18,6 Millionen TEU

Vor dem Burchardkai beträgt der Wendekreis in der Elbe nur rund 440 Meter, nach der Westerweiterung wächst er auf 600 Meter

Nun hat auch der Hamburger Hafen seine einst so optimistischen Prognosen nach unten korrigiert, wenn auch nicht ganz so pessimistisch, wie es vor einigen Monaten das Bundesverkehrsministerium getan hat. Dort war man von einer Steigerung des Umschlags von jährlich 3,2 Prozent ausgegangen, im für Hamburg so wichtigen Containersegment, das zwei Drittel des Gesamtumschlags ausmacht, würde dies einen Anstieg bis zum Jahr 2030 auf 16,4 Millionen TEU bedeuten. Das Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), das nun von der Hamburger Wirtschaftsbehörde beauftragt wurde, hält dagegen sogar 18,6 Millionen TEU für möglich. Das wäre im Vergleich zum voraussichtlichen Abschlussergebnis dieses Jahres eine glatte Verdoppelung.

Institutsleiter Prof. Burkhard Lemper wies jedoch darauf hin, dass es bei den Berechnungen erhebliche Unsicherheitsfak-

toren gebe. Über 3.000 Rechenvarianten seien durchkalkuliert worden, 80 Prozent aller Ergebnisse hätten in einer Band-

breite von 16,3 bis 25,2 Millionen TEU gelegen. Damit korrigierte er die Ergebnisse seiner Studie von Ende 2009 deutlich nach unten. Damals hatte das ISL als wahrscheinlichste Entwicklung einen Umschlaganstieg bis 2025 auf 25,2 Millionen TEU vorhergesagt. Dass es mit seiner jüngsten Studie so daneben gelegen habe, erklärte Lemper mit der unerwartet deutlichen Abflachung der Wirtschaftsentwicklung in den Jahren 2011 und 2012. Diese sei jetzt in die Prognosen ein-

gearbeitet worden. „Prognosen sind eben schwierig, vor allem, wenn sie in die Zukunft gerichtet sind“, sagte er nicht ohne Selbstironie.

Bundesweit über 260.000 Arbeitsplätze

Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch (parteilos) wertete die Zahlen als sehr positiv und als gute Grundlage für die Planungen zum weiteren Ausbau des Hafens, wie die Westerweiterung des EUROGATE Container

Terminals. Diese sei auch für die Verbesserung der Hafenzufahrt unerlässlich, da mit dem Umbau auch eine Vergrößerung des Drehkreises vor dem Waltershofer Hafen von 440 auf 600 Meter einhergehe.

Unterstützt wird dies auch von den Zahlen, die die Hamburg Port Authority zur Wertschöpfung und arbeitsmarktpolitischen Bedeutung des Hamburger Hafens vorlegte. Die letzten hierzu erhobenen Zahlen datierten aus dem Jahr 2001. Die Essener PLANCO Consulting GmbH aktualisierte ihre damaligen Zahlen nun. Danach sind durch den Hamburger Hafen bundesweit über 260.000 Menschen beschäftigt, in Hamburg selbst fast 122.000, dazu noch einmal fast 29.000 in der Metropolregion. Die Wertschöpfung in der Hansestadt liegt bei 11,3 Milliarden Euro. Das ist ein Anteil von über 13 Prozent an den Gesamteinnahmen der Hansestadt. Die Steuereinnahmen liegen bei insgesamt 791 Millionen Euro.

Hansestadt verfügt über Boomendes Hinterland

HPA-Chef Jens Meier ergänzte, dass die Bruttowertschöpfung bundesweit laut Berechnungen des Bundesfinanzministeriums bei 20,6 Milliarden Euro liegt. Er hält die optimistischen Zahlen des ISL-Instituts für durchaus plausibel. Im Gegensatz zu den Westhäfen der Nordränge verfüge Hamburg mit Ost- und Südosteuropa über ein Hinterland, das boomt. Entlang der Rheinschiene, die im Wesentlichen von Rotterdam und Antwerpen

bedient werde, herrsche dagegen in der Entwicklung Stagnation.

Für Horch bedeuten die Zahlen, dass der Ausbau der Hinterlandanbindungen weiter voran schreiten müsse, um die weiter zunehmenden Ladungsmengen abtransportieren zu können. Dass dies angesichts der jüngsten Beschlüsse der Großen Koalition eher schwierig wird, räumte er ein. Angesichts der klammen Haushaltslage sei er jedoch froh, dass der Bund überhaupt den Bundesverkehrshaushalt um jährlich 1,25 Milliarden Euro aufgestockt habe.

smartPORT verbessert Auslastung um 30 Prozent

Meier sagte hierzu, dass die HPA im Großraum Hamburg die elektronische Vernetzung aller Beteiligten ausbauen wolle, um bereits vorhandene Ressourcen noch besser zu nutzen. Durch eine intelligente Verkehrssteuerung sei eine bessere Auslastung von bis zu 30 Prozent möglich. So arbeite die HPA derzeit an einem Parkplatzmanagementsystem, bei dem die Lkws auf den Parkplätzen enger zusammen stehen und keine Rangierabstände lassen, wenn sie von vorne herein in der Reihenfolge der Weiterfahrt geordnet sind. Hierzu müssten die Lkws mit den Terminals vernetzt sein und diese den Truckern Slots für Abholzeiten zugewiesen haben. In dieser Entwicklung zum smartPORT sei Hamburg führend, so Meier, und werde dafür von der Konkurrenz beneidet.

Text: Matthias Soyka

Vom Hamburger Hafen abhängige Arbeitsplätze

Beschäftigte in Hamburg insgesamt:	1.161.602
davon im Hafen:	121.863=10,5%
davon in der Hafenindustrie:	12.821
davon indirekt Beschäftigte:	52.614
davon in der Hafenwirtschaft:	56.429
davon im Großhandel:	10.788
davon in der Schifffahrt:	7.584
davon im Landtransport:	10.949
davon bei Banken und Versicherungen:	4.192
davon Verwaltung inkl. Lotsen:	3.331
davon Logistikdienstleister:	19.585
In der Metropolregion Beschäftigte:	28.683
Hamburg + Metropolregion:	150.456
Bundesweit:	99.766
Insgesamt:	260.222

Wertschöpfung Hamburger Hafen (2012) (in Milliarden Euro)

Hamburg insgesamt:	85,7
davon Hamburger Hafenbetriebe:	11, 278
davon Hafenindustrie:	1,520
davon indirekte Wertschöpfung	3,765
davon Hafenwirtschaft:	5,993
davon Schifffahrt:	2,174
davon Logistikdienstleistungen:	2,113
davon Großhandel	0,739
davon Landtransport	0,386
davon Banken	0,370
davon Verwaltung	0,210

Steuereinnahmen durch den Hamburger Hafen (in Millionen Euro)

Lohn- und Einkommensteuer	383
Umsatzsteuer	204
Gewerbesteuer	170
Körperschaftsteuer	34
Insgesamt:	791

(Quelle: PLANCO Consulting GmbH)



Jens Meier, HPA-Chef



Frank Horch, Wirtschaftsminister

Schritt zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals

Planfeststellungsbeschluss erlassen und Schleuse Kiel-Holtenau wieder frei

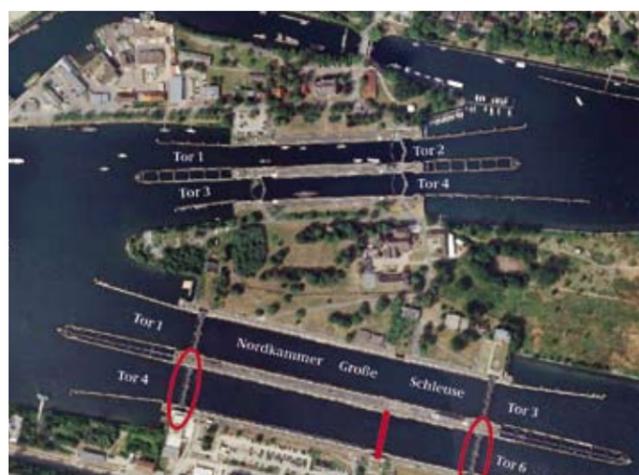


Noch liegen sie an Land: Die Schienen für die Schleusentore auf dem Kanalgrund wurden ausgetauscht

Endlich einmal gute Nachrichten vom krisengeschüttelten Nord-Ostsee-Kanal: Der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der Oststrecke des Kanals wurde erlassen. Die Oststrecke zwischen Königförde und Kiel gehört zum letzten nicht ausgebauten ca. 20 Kilometer langen Streckenabschnitt des Kanals. Dieser ist für die wachsende Anzahl der immer größeren Schiffe mehr und mehr zum Nadelöhr geworden. Zudem wurden die Reparaturarbeiten an der großen Südkammer der Schleuse in Kiel-Holtenau abgeschlossen.

Dr. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zum NOK-Ausbau: „Mit dem vorliegen-

den Beschluss haben wir eine weitere Voraussetzung geschaffen, den Nord-Ostsee-Kanal für die moderne Schifffahrt anzupassen.“



Schleuse Kiel-Holtenau: Zuletzt wurde die südliche Kammer saniert

Klagen können innerhalb eines Monats nach dem Ende der Auslegung beim Oberverwaltungsgericht Schleswig-Holstein erhoben werden. Somit dürfte bei den verschiedenen formalen Abläufen und rechtlichen Fristen der Beschluss frühestens im März 2014 bestandskräftig sein.

Erst in zehn Jahren könnte alles fertig sein

Im Falle des Baurechts kann im nächsten Jahr zunächst mit dem Bau einer Zwischenlagerungsfläche für Baumaterialien am „Flemhuder See“ begonnen werden, um daran anschlie-

ßend den westlichen Bauabschnitt im Bereich Königförde/Groß-Nordsee zu realisieren. Voraussetzung dafür ist die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel von insgesamt etwa 70 Millionen Euro für voraussichtlich vier Jahre.

Die östlichen Bauabschnitte könnten dann je nach Haushaltsmittelsituation folgen, so dass im besten Fall eine Realisierung der Gesamtmaßnahme in zehn Jahren erreicht wäre. Bei der Verbreiterung des NOK-Abschnittes fallen rund 6,8 Millionen Kubikmeter Baggertgut an. Je nach Beschaffenheit wird dieses entweder auf land-

wirtschaftliche Flächen oder in die Ostsee verbracht.

Freie Fahrt heißt es dagegen schon jetzt wieder an der großen Südkammer der Schleusenanlage Kiel-Holtenau. In der jeweils gesperrten Schleusenkammer wurden in den vergangenen Wochen neben dem Tausch der 90 Meter langen, unter Wasser liegenden Schienen für die Schiebetore auch die alle sechs Jahre fälligen Bauwerksprüfungen durchgeführt. Die über den Zustand des Bauwerks gewon-

nen Erkenntnisse dienen auch als Grundlage für die geplante Grundinstandsetzung der Schleusenanlage.

Seit dem 21. Oktober war die große Südkammer gesperrt. Das Reparaturverlauf genauso wie zuvor in der Nordkammer. Ein Schiebetor wurde in der Mitte der Schleusenkammer eingebaut, um den Wasserstand des NOK gegenüber der Kieler Förde abzuschotten. Anschließend wurden das Schiebetor zur Förde und das kanalseitige Schiebetor

ausgebaut. Taucher haben danach die Torbahnen gereinigt und insgesamt 880 Schraubenmuttern gelöst, die die vier Schienen am Schleusenboden festhielten. Mit einem 100-Tonnen-Schwimmkran wurden anschließend die einzelnen, 90 Meter langen und neun Tonnen schweren Schienen in einem Stück vom Schleusenfundament hoch geholt und auf dem Reparaturplatz des Wasser- und Schifffahrtsamtes (Kiel Wik) abgelegt. Die Schraubenlö-

cher in den alten Schienen wurden dort auf die neuen Schienen übertragen. Die alten Schienen dienten somit quasi als Schablone. Anschließend wurden die neuen Schienen wieder mit dem Schwimmkran eingebaut und von Tauchern befestigt. Der für die Arbeiten geplante Zeitraum von sieben Wochen wurde eingehalten. Die Kosten inklusive der Bauwerksinspektion lagen bei ca. 2 Millionen Euro.

Text: Peter Glaubitt

Dunkel, Vögele & Associates

Personalberatung für Transport und Logistik

Personalentwicklung - Outplacement - Coaching

www.dunkelvoegele.de

www.transportjobs.de

Große Koalition ignoriert Expertenrat

Verkehrsinfrastruktur bleibt auch in den nächsten Jahren chronisch unterfinanziert

Der Zustand der Verkehrsinfrastruktur als Folge einer bereits langfristig latenten Unterfinanzierung war ein Schwerpunkt der öffentlichen Diskussion in der Bundesrepublik in diesem Jahr. Zu den Auslösern gehörten die Ergebnisse der von der Verkehrsministerkonferenz der Länder in Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsministerium eingesetzten Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission). Sie bezifferte den Mehrbedarf allein für die Sanierung und den qualifizierten Erhalt des Bestandes mit jährlich „mindestens“ 7,2 Milliarden Euro (zu Preisen von 2012!) gegenüber den aktuellen Haushaltsansätzen bis zum Jahr 2027. Die in der Nachfolge eingesetzte Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Bodewig-Kommission) hat diese Zahl übernommen und ihren Empfehlungen zugrunde gelegt.



Bald ein Bild, an das wir uns gewöhnen werden müssen: Rappelvolle Autobahnen und höchste Staugefahr

Diese dramatische Analyse gab Anlass zu der Hoffnung, dass sich das betreffende Thema angemessen im Vertrag der „Großen Koalition“ für die kommende Legislaturperiode auf Bundesebene niederschlägt.

Solche Erwartungen wurden jedoch enttäuscht. Der Verkehrshaushalt des Bundes soll in der kommenden Legislaturperiode lediglich um jährlich 1,25 Milliarden Euro aufgestockt und in nur begrenztem Umfang durch

zusätzliche Nutzergebühren ergänzt werden.

Absichtserklärungen statt Zahlen und Fakten

Im Vertrag der „Großen Koalition“ ist der

Abschnitt, der der Verkehrsinfrastruktur gewidmet ist, überschrieben mit: „Standortvorteil Infrastruktur mit mehr Investitionen stärken“. Einleitend wird die in politischen Programmen

übliche Feststellung platziert: „Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft“. Anstatt die Dramatik der latenten Unterfinanzierung und deren Folgen auch nur anzudeuten, geschweige denn mit Zahlen und Fakten konkret zu benennen, heißt es weiter: „Deshalb werden wir besondere Anstrengungen unternehmen, um zusätzliche Ausgaben für eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur auf den Weg zu bringen. Damit wollen wir Straßen, Bahnen und Wasserwege erhalten und wo nötig ausbauen. Diesem Ziel dient auch eine Ausweitung der Lkw-Maut sowie eine europarechtskonforme Pkw-Maut, mit der wir Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw an der Finanzierung zusätzlicher Ausgaben für das Autobahnnetz beteiligen wollen, ohne im Inland zugelassene Fahrzeuge höher als heute zu belasten.“

Formulierungen lassen viele Spielräume offen

Mit der Formulierung „besondere Anstrengungen“ werden beliebige Spielräume offen gelassen. Eine Größenordnung zusätzlicher Investitionen wird im Vertrag nicht erwähnt. Die verlautbarte Größenordnung der Haushaltsmittel, die im Laufe der gesamten Legislaturperiode zusätzlich bereitgestellt werden sollen, steht in keinem auch nur annähernd adäquaten Bezug zu dem von den Kom-

missionen identifizierten tatsächlichen Mindest-Bedarf. Die auch an anderer Stelle erneut ausführlich behandelte „Pkw-Maut für Ausländer“ würde lediglich von geringer Netto-Einnahmewirksamkeit sein, wenn sie denn EU-Rechtskonform gestaltet werden könnte, was höchst unwahrscheinlich ist. Das Herunterspielen der tatsächlichen Dimension der Problematik findet im weiteren Text ihre Fortsetzung: „Nach Jahrzehnten des Netzausbaus steht nun die Substanzsicherung an erster Stelle. Unsere oberste Priorität lautet deshalb: Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau. Die Strategie zur Ertüchtigung von Brücken, Tunneln und Schleusen werden wir fortschreiben und verstärken.“

Zu den von der Daehre-Kommission benannten und von der Bodewig-Kommission empfohlenen Schlüssel-Instrumenten einer „nachhaltigen“ Finanzierung gehört die Etablierung von Verkehrsinfrastrukturfonds, wie sie international seit Jahrzehnten praktiziert werden. Dazu findet sich im Vertragstext jedoch kein Wort. Dem Vernehmen nach wurde das Thema „noch in letzter Minute“ von den Haushältern gekippt. Stattdessen heißt es nun: „Zur Sicherstellung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie zur Gewährleistung überjähriger Planungs- und Finanzierungssicherheit werden im Bundeshaushalt die notwendigen haushaltsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen.“ Das hört

sich gut an. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Vergangenheit und der Spielräume in der Haushaltsgestaltung lässt sich daraus allerdings nichts wirklich Konkretes ableiten.

Viele Einzelvorhaben – kein Konzept erkennbar

Im Übrigen wird zwar ein breites Spektrum von Einzelthemen angesprochen, jedoch in der Regel lediglich mit allgemeinen Absichtserklärungen versehen. Dazu gehört (in der Reihenfolge laut Text):

- eine Prüfung der (weltweit längst unbestrittenen) Vorteilhaftigkeit „Öffentlich-Private-Partnerschaften“ in speziellen Fällen,
- die Neuauflage der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene“ (nicht etwa eine Übertragung auf andere Bereiche!),
- die regelmäßige Erstellung von „Verkehrsinfrastrukturberichten“,
- das Streben nach einer „verlässlichen Anschlussfinanzierung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“,
- eine Erhöhung der „Mittel für die Lärmschutzprogramme im Bereich Straße und Schiene“,
- eine „bessere Verzahnung von Schiene, Straße und Wasserstraße“ (das propagieren die Regierungen aller Zusammensetzungen seit Jahrzehnten),
- im Widerspruch zu den Empfehlungen der „Pällmann-Kommission“ aus dem Jahr 2000 und der Position der EU-Kommission erfolgt ein Bekenntnis zum „integrierten Konzern DB AG“,



Dr. Andreas Kossak, Kommissions-Experte

- im Bereich der Straße sollen „Innovationen für mehr Effizienz“ genutzt werden (warum nur im Bereich Straße?),
- bei den Bundeswasserstraßen sollen „klar definierte Investitionsprioritäten“ gesetzt werden (nur da?) und soll „in regelmäßigen Abständen ein nach Dringlichkeitsstufen geordneter Maßnahmenplan für den Erhalt ... erarbeitet werden“,
- das „Gebührensysteem für die Nutzung der technischen Anlagen der Bundeswasserstraßen ... soll wettbewerbsneutral vereinheitlicht werden“ etc.

Fazit: Die Probleme werden sich weiter verschärfen

Der Koalitionsvertrag wird der Dramatik der Unterfinanzierung und der damit verbundenen Folgen für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nicht annähernd gerecht. Das mag dem Charakter solcher politischen Programme geschuldet sein, lässt gleichwohl befürchten, dass sich die Probleme eher weiter verschärfen werden, als dass eine nachhaltige Lösung wirkungsvoll eingeleitet wird.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak, Berater der Daehre-Kommission und der Pällmann-Kommission.



Foto: Cuxport

Nur einer redete Klartext

Schönfärberei beim Erneuerbaren Energie Cluster Hamburg

Wenn die Koalition ihren Plan umsetzt, werden alle beantragten Windparks erst in 59 Jahren fertig sein, Anlagen wie in Cuxhaven verweisen

Kaum waren die ernüchternden Eckdaten des Koalitionspapieres bekannt geworden, beeilte sich Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) in einer Pressekonferenz die Leistungen des Erneuerbaren Energie Clusters Hamburg hervorzuheben. Ihm zur Seite standen mit Michael Westhagemann, CEO Region Nord Siemens AG und Präsident des Industrieverbands Hamburg, und Pieter Wasmuth, Vattenfall, Europa AG die Vorstände des Clustervereins. Sie betonten höflich, dass die Kappung des Ausbauziels um ein Drittel bis zum Jahr 2020 nur eine „Anpassung an die Realität“ sei. Mehr hätte man in der Zeit ohnehin nicht geschafft. Einzig Christoph Mertens, der gerade als Vorstand der DONG Energy Renewables Germany GmbH ausgeschieden ist, nahm kein Blatt vor den Mund. Er bezeichnete es als „schweren Fehler“, das weitere Ausbauziel bis 2030 um 40 Prozent auf nur noch 15 Gigawatt statt ursprünglich 25 zu reduzieren.

„Ab 2020 ist die Windenergie auch vom Preis her absolut konkurrenzfähig“, sagte er. Der Ausbauboom könne sich selbst tragen. Bei den Baukosten gebe es noch Einsparpotenziale in Höhe von 25 bis 40 Prozent. Die Kosten für die Erzeugung einer Kilowattstunde dürften von elf auf acht Cent sinken.

Ab 2020 nur zwei neue Windparks pro Jahr

Die Kappung des Ausbauziels trifft die Häfen an der Nordsee ins Mark. Besonders die Ankündigung, ab

2020 nur noch zwei Windparks pro Jahr ans Netz gehen zu lassen, sorgte für Unverständnis. Derzeit sind erst zwei Offshore-Windkraftparks fertig gestellt und acht im Bau. 23 weitere Parks hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie genehmigt (21 davon in der Nordsee), überdies sind 95 Windparks beantragt (78 davon in der Nordsee). Insgesamt ist also bei 118 Parks noch nicht einmal mit dem Bau begonnen worden. Bei zwei Parks pro Jahr wären diese erst in 59 Jahren fertig.

„Die Ergebnisse geben keinen Anlass zur Euphorie“, sagte Frank Schnabel, Sprecher der Hafenkooperation Offshore-Häfen Nordsee SH und Chef von Brunsbüttel Ports, gegenüber „Stadt Land Hafen“. Man müsse erst einmal abwarten, was nun wirklich umgesetzt wird. „Die Bundesregierung baut ja nicht die Windparks, sondern die Wirtschaft.“ Wichtig sei nur, dass nun verlässliche Rahmenbedingungen geschaffen würden.

Unter der Hand sprechen Insider aber auch davon, dass die Bundesregierung

den großen Energiekonzernen, vor allem aus NRW, auf dem Leim gegangen sei. Diese hatten während der Bundestagswahl und den Koalitionsverhandlungen eine Werbekampagne gefahren, bei der im Hintergrund Windparks zu sehen waren, verbunden mit der Botschaft: „Wir machen Energie bezahlbar“. Dass die Energiewende nicht zum Nulltraif zu haben ist, hätte eigentlich jedem von Anfang an klar sein müssen, heißt es aus der Zulieferindustrie. Offenbar wollen die Energiekonzerne nur ihre alten



Foto: Cuxhaven

Jack-up-Plattformen transportieren die gigantischen Bauteile hinaus auf See

Kraftwerke länger laufen lassen und so mehr Gewinne kassieren.

Über die Hälfte der EE-Firmen in Hamburg

Wie wichtig indes der Ausbau der Erneuerbaren Energien für Hamburg ist, machte EEHH-Chef Jan Rispens deutlich. In der Metropolregion sind von den bundesweit 1.466 Unternehmen, die in den Bereichen Wind, Photovoltaik und Bioenergie engagiert sind, über die Hälfte ansässig. Zehn der größten Windanlagenhersteller haben ihre Hauptniederlassungen oder Europazentralen inklusive aller Know-how basierten Dienstleistungen in den Großraum Hamburg verlegt. Dabei, so Rispens, bildete sich eine Arbeitsteilung zwischen den küstennahen Häfen und der Hansestadt heraus: Während sich in Hamburg

selbst die Planungszentren befinden, wurden in möglichst geringer Distanz zu den Offshore-Baustellen die Produktions- und Umschlaganlagen geschaffen.

100 Milliarden Euro Investitionsbedarf

Alle in diesem Bereich führenden Unternehmen haben sich im Erneuerbare Energie Cluster Hamburg zusammengeschlossen, das derzeit 185 Mitglieder aus den Segmenten Komponentenbau, Basishafen, Schiffbau, maritime Technik, Projektleitung, Ingenieur- und Serviceleistungen zählt. Von Hamburg aus werden über 60 Prozent aller im Bau befindlichen Offshore-Windkraftprojekte gesteuert. Die Unternehmen beschäftigen derzeit knapp 25.000 Mitarbeiter, davon 59 Prozent in Hamburg, und stockten dabei gerade in den vergangenen

drei Jahren den Personalbestand um 56 Prozent auf. Der Investitionsbedarf für den Bau dieser technisch hoch komplexen Anlagen beträgt bis zum Jahr 2030 rund 100 Milliarden Euro. 30 Prozent davon entfallen auf die Kosten für die 200 bis 500 Tonnen schweren Turbinen, 70 Prozent auf die Errichtung der doppelt so schweren Fundamente der insgesamt rund 5.000 Einzelanlagen.

Immerhin, so Rispens weiter, so es doch erfreulich, dass der Anteil der Erneuerbaren Energien von heute 25 Prozent in den nächsten sechs Jahren auf 35 bis 40 Prozent steigen werde.

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

K + S will einen Plan B

Vom Kalikai aus ist ein Ersatzverkehr auf dem Wasser geplant

Die Verkehrsinfrastruktur im Hamburger Hafen ist für die im Moment herrschenden Anforderungen ausreichend. Gerade im Straßenverkehr wurden durch den Wegfall der Freizone Bottlenecks entfernt. Dafür tun sich nun andere auf: Die Brücken, die vor allem die vier Hafenteile (Waltershof, Hohe Schaar und Neuhoft/Steinwerder/Kleiner Grasbrook, Wilhelmsburg) miteinander verbinden. Was passiert, wenn diese altersschwach werden? Immerhin besteht auf der Köhlbrandbrücke für Lkw seit über einem Jahr Überholverbot, um die Lebenszeit des Hamburger Wahrzeichens zu verlängern. Für die K+S AG, die mit ihrem Kalikai seit fast 90 Jahren an der Südwestspitze Wilhelmsburgs angesiedelt ist, könnte diese Frage einmal existenziell werden, Denn jährlich werden von dort über 46.000 TEU per Lkw zum Export zu den Container-Terminals gefahren. Deshalb sucht Holger Seifart, neuer Geschäftsführer K + S Transport, nach einem Plan B.

„Wir wollen nicht warten, bis eine Brücke gesperrt wird und der Straßenverkehr im Hamburger Hafen zusammenbricht, während täglich bei uns über 200 Lkw vom Hof fahren müssten“, sagt er. Deshalb will er den Versuch starten, mit dem Binnenschiff Container vom Kalikai abzufahren.

Günstiger Kran zur Schiffsverladung gesucht

Schon lange denkt K+S über diese umweltfreundliche Art der Beförderung nach, zumal die Container, die den Kalikai mit Düngemitteln verlassen, außergewöhnlich schwer sind. Bis zu 28 Tonnen des Düngers werden in einen TEU gefüllt, der zusammen mit dem Lkw-Chassis insgesamt 44 Tonnen auf die Waage bringt. Doch bisher scheiterte die Beförderung auf dem Wasser an der Wirtschaftlichkeit und der Bereitschaft der Container-Terminal-Gesellschaften, Binnenschiffe abzufertigen. Im Vergleich zu den Seeschiffen trägt er ihnen zu wenig Ladung und blockiert die teuren Kaianlagen. Zudem sah K+S nicht genügend Bedarf für die Investition



Ein Reachstacker hebt am Werra-Kombi-Terminal Container auf einen Shuttlezug



Eine eigene Zugmaschine zieht die Schüttgutwaggons am Kalikai in Position

in einen Kran, der in der Lage ist, die Container über den Kaikai zu transportieren und deutlich unter das Kaikantenniveau auf einen Leichter zu heben.

Andererseits ist die K+S Gruppe sowie die K+S Transport GmbH, die Logistikaufgaben für die K+S-Gruppe übernimmt, seit langem eine Freundin des Binnenschiffs. Zusammen mit der Walter Lauk Containerspedition GmbH und der Umschlags- und Handelsgesellschaft Haldensleben hält sie gleiche Anteile an der Börde Container Feeder GmbH, die von Haldensleben aus u.a. Container-Kaliproducte von Haldensleben nach Hamburg an den Kalikai liefert.

Acht Züge mit 66-Tonnen-Schüttgutwaggons

Dort kommt das Gros der Ware jedoch per Bahn in Schüttgutwaggons aus den Kali-Werken an. Etwa acht Züge mit bis zu 66 Tonnen schweren Waggons erreichen täglich den Kalikai. Insgesamt fährt die K+S Gruppe sogar durchschnittlich 16 Züge täglich. Damit ist sie einer der größten Schüttgutkunden der Deutschen Bahn. Die unterschiedlichen Kalisorten werden auf dem Ham-



Vom Hamburger Kalikai aus fahren jährlich über 46.000 Schwerlast-Lkws zu den Terminals

burger Terminal Kalikai zwischengelagert und über Förderbänder zu Bulkern transportiert, die vornehmlich den brasilianischen Markt beliefern. Containerisierte Ware wird meist aus Malaysia und Indonesien für die Düngung von Ölpalmen geordert. Rund 60 Prozent des Gesamtumsatzes erzielt K+S durch den Überseeexport, 40 Prozent fährt der Konzern innerhalb von Europa ein. Allein über den Kalikai werden jährlich 4 Millionen Tonnen verschifft.

Ein Großkunde ist K+S auch im Hafen von Wismar. Dort werden jährlich bis zu 1 Millionen Tonnen Auftausalze verschifft. Sie stammen aus dem Werk in Bernburg (Sachsen-Anhalt). Der Seehafen hat dazu extra eine Halle erweitert, so dass dort nun 22.000 Tonnen zusätzlich zwischengelagert werden können.

7 Millionen Tonnen im Jahr produziert

Hauptgeschäft von K+S bleibt aber der Abbau von Kali- und Magnesium und die Verarbeitung des Roh-

stoffs zu Düngemitteln sowie Industrie- und Pharmaprodukten. Insgesamt produziert der Kasseler Konzern rund 7 Millionen Tonnen Ware pro Jahr. Der größte Anteil davon wird in den Werken Werra (Hessen/Thüringen) und Zielitz (Sachsen-Anhalt) hergestellt. Sie bedeuten gleichzeitig den Löwenanteil der Umschlagkapazität am Kalikai.

Nach langer Zeit wird K+S auch wieder in Übersee produzieren. Ein neues Werk ist in der kanadischen Provinz Saskatchewan im Bau. Mitten in dem 3-Milliarden-Euro-Invest, das im Sommer 2016 in Betrieb gehen soll, geriet jedoch der sonst seit Jahren geordnete Kalimarkt gehörig in Unruhe. Bis dahin war er relativ verlässlich geordnet: Die großen Kaliproduzenten in Kanada/Nordamerika einerseits sowie in Russland/Weißrussland andererseits traten jeweils in Verkaufsgemeinschaften auf und hatten auf Grund ihres Angebotsvolumens erheblichen Einfluss auf die Preisbindung, K+S war ein unabhängiger Anbieter. Im Sommer brach Uralkali aus

der Kooperation mit einem weißrussischen Produzenten aus und kündigte eine erhebliche Mehrproduktion an. Die Folge: Die Preise rutschten und mit ihnen die Börsenkurse. Innerhalb weniger Tage verloren die weltweiten Kali-Produzenten rund 15 Milliarden Euro an Börsenwert.

500 Millionen Euro Sparprogramm

K+S reagiert darauf mit einem Sparprogramm von 500 Millionen Euro. Keine leichte Zeit also, in der Seifart einen neuen Weg beschreiten will. Doch er mag keine bösen Überraschungen gehen soll, geriet jedoch der sonst seit Jahren geordnete Kalimarkt gehörig in Unruhe. Bis dahin war er relativ verlässlich geordnet: Die großen Kaliproduzenten in Kanada/Nordamerika einerseits sowie in Russland/Weißrussland andererseits traten jeweils in Verkaufsgemeinschaften auf und hatten auf Grund ihres Angebotsvolumens erheblichen Einfluss auf die Preisbindung, K+S war ein unabhängiger Anbieter. Im Sommer brach Uralkali aus

Text: Matthias Soyka



Holger Seifart, K+S Transport

Erster Bauauftrag für LNG-Barge

Becker Marine Systems will Kreuzfahrtschiffen Strom liefern



Foto: Becker

So soll die LNG-Barge der Hybrid Port Energy GmbH einmal aussehen: Sie hat keinen Antrieb und muss geschleppt werden

Die Hybrid Port Energy GmbH, ein Unternehmen der Becker Marine Systems GmbH & Co. KG, hat den Bau einer ersten LNG Hybrid Barge in Auftrag gegeben. Deren fünf Generatoren mit insgesamt 7,5 Megawatt Leistung sollen Kreuzfahrtschiffe der Reederei AIDA Cruises während der Liegezeit im Hamburger Hafen mit Strom versorgen und die Hilfsdiesel der Kreuzfahrtschiffe ersetzen. Damit wird der Hamburger Hafen der erste Europas sein, der eine externe, umweltfreundliche und emissionsarme Stromversorgung für Kreuzfahrtschiffe anbietet. Die Hilfsdiesel werden in Häfen zwar schon mit reinem schwefelfreien Dieselkraftstoff betrieben, stoßen aber dennoch erhebliche Mengen CO₂ aus.



Foto: J.P. MEyer

Kreuzfahrtschiffe sollen die ersten Abnehmer des Bargesstroms sein

Die dafür nun in Bau befindliche Barge wird mit fünf Generatoren von Zeppelin Power Systems ausgestattet, die insgesamt eine Leistung von 7,5 MW (50/60 Hz) bei purem LNG-Betrieb erzeugen. Diese Generatoren werden die ersten an Kunden ausgelieferten LNG Caterpillar Motoren mit Marinezulassung sein. Die LNG Hybrid Barge wird im Sommer 2014 ausgeliefert – nur zwei Jahre nach Projektbeginn. Sie ist 74 Meter lang und wird in Hamburg dauerhaft stationiert. Außerdem

ist die LNG Hybrid Barge derart ausgerüstet, dass weitere potentielle Kunden mit Wärme und Strom beliefert werden können und somit der „ökologische Fußabdruck“ der Barge weiter verbessert wird, so das Unternehmen.

Flüssiggas verfügt über eine außergewöhnlich gute Umweltbilanz: Bei der LNG-Verbrennung entstehen im Vergleich zu Dieselmotoren 90 Prozent weniger Stickoxide und 20 Prozent weniger CO₂. Schwefel- und Feinstaubemissionen entfallen zudem beinahe komplett.

Eckelmann will auch Containerschiffe versorgen

Mitte dieses Jahres will auch die Carl Robert Eckelmann AG eine ähnliche Barge, die mit

Siemens-Generatoren ausgestattet ist, für 15 Millionen Euro bauen lassen. Die Barge wurde von der Eckelmann-Tochter Green Plug in Zusammenarbeit mit der damals noch Det Noske Veritas heißen Zertifizierungsgesellschaft DNV GL entwickelt und soll auch an Containerschiffen festmachen, um diese mit Strom zu versorgen. Entsprechende Absichtserklärungen wurden mit den Reedereien Hamburg Süd und Hapag Lloyd unterzeichnet. Da Kreuzfahrtschiffe nicht einmal ein Prozent der Schiffanläufe ausmachen, geht der Eckelmann-Ansatz somit erheblich weiter.

Die Generatoren, die bis zu vier Megawatt leisten, soll Siemens liefern. Die Kraftstoffversorgung erfolgt über Tankcontai-

ner, die mit Kränen ausgetauscht werden können. Eckelmann rechnet mit 250 Einsätzen pro Jahr. Für die Zeit, in der kein Schiff Strom benötigt, kann die Barge ihre Energie in das städtische Stromnetz einspeisen. Damit erhöht sich der Nutzen im Vergleich zu ähnlich teuren Landstromanschlüssen signifikant. Die Barge soll 50 Meter lang und zwölf Meter breit sein.

Eigener Antrieb oder Schlepper von Walter Lauk

Der wesentliche Unterschied zwischen der Hybrid Barge der Becker-Tochter und der E-Power-Barge Eckelmanns ist der Antrieb. Die Becker Hybrid Barge muss von einem Schleppboot gezogen werden. Hierzu hat das

Unternehmen eine Kooperation mit der Walter Lauk Ewerführerei abgeschlossen, die die Barge zu den jeweiligen Terminals bringen soll. Die Eckelmann E-Power-Barge hat einen eigenen Antrieb und kann die Schiffe auch von der Wasserseite her mit Energie versorgen.

Eckelmann rechnet mit einer sprunghaften Steigerung der Nachfrage. Er glaubt, dass in den nächsten Jahren fünf bis sechs Barges im Hafen notwendig sein dürften. Das hängt zum einen davon ab, wie rasch die Reeder ihre Schiffe auf externe Anschlüsse umrüsten, zum anderen, inwieweit die Verschärfung der internationalen Umweltauflagen weiter voranschreitet.

Text: Matthias Soyka

www.schrammgroup.com

company of
SCHRAMM
group

►Transport

►Handling

►Storage

►Logistics

BRUNSBÜTTEL PORTS

more than moving

Multipurpose port

Elbehafen Brunsbüttel

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel
info-bp@schrammgroup.de

Fon: +49 (0) 4852 884-0
Fax: +49 (0) 4852 884-26

Jedes Jahr eine neue Halle

TCO Transcargo GmbH erweiterte ihr Gelände um eine Werkstatt und Sozialräume



Ingo Zemelka vor der neuen Halle, die gerade innen ausgebaut wird: Im Frühjahr soll alles fertig sein

Für Ingo Zemelka ist die Zeit der Provisorien nun endgültig vorbei. Auf seinem Betriebsgelände auf der Hohen Schaar in Hamburg entsteht gerade eine neue Halle, in der eine Werkstatt, die Zimmerei und im Obergeschoss Sozialräume wie Umkleidemöglichkeiten, Küche, Kantine und Fitnessraum, entstehen. Der insgesamt gut 600 Quadratmeter große Bau kostet rund 750.000 Euro und hätte fast eine Million Euro gekostet, hätten nicht die Mitarbeiter seiner TCO Transcargo GmbH Eigenleistungen im Wert von 250.000 Euro mit eingebracht.



Seit der Gründung von TCO hat Zemelka das 68.000 Quadratmeter große Areal, das zusammen mit seinem später hinzugekommenen zweiten Terminal eine Gesamtnutzfläche von 100.000 Quadratmeter ergibt, systematisch erweitert. Mit Beginn dieses Jahres

kommt eine neu angeworbene zusätzliche Fläche von 11.000 Quadratmetern mit einer 5.000-Quadratmeter-Halle im Harburger Hafen hinzu, die zusätzlich für Im- und Export zur Verfügung steht. Auf dieser Anlage kann mit 67-Tonnen-Kränen direkt vom Kai auf Schiffe oder Pontons umgeschlagen werden.

Als Zemelka 1992 das ehemalige Schwemmgelände auf der Hohen Schaar erstmals betrat, stand es knöcheltief unter Wasser und war von rund 1.800

Birken übersät. Nach der Rodung ließ Zemelka das Areal um 80 bis 120 Zentimeter Hochwasser sicher aufschütten und die ersten zwei Hallen errichten. Sein Büro war anfangs improvisiert in einem Bürocontainer untergebracht. Die Metallbox steht heute noch auf dem Betriebsgelände.

Nach fünf Jahren bereits 50 Mitarbeiter

Schnell hatte TCO den erhofften Erfolg am Markt, und die Mitarbeiterzahl

erhöhte sich in den ersten fünf Jahren auf 50. Praktisch in jedem Jahr baute Zemelka eine neue Halle und erweiterte damit sein Portfolio und somit sein Geschäftsfeld. Mittlerweile hat es sechs Standbeine. Zu dem anfänglichen Im- und Export von Sammelgut weltweit kam die europaweite Distribution von Aktionsware für große Discounter, die Verladung von Projektgeschäften, die Rohgewebelagerung für Waren aus Ostasien und auf einem gesonderten dritten Be-



Eine Reachstacker bei der Arbeit



Gewusst wie: Mitarbeiter schweißen einen Stapelvorsatz



Zemelka erklärt seinem Vorarbeiter Roman Sauer, was zu tun ist

triebsgelände die Distribution von diversen Artikeln, vornehmlich für den russischen Markt hinzu.

12 Millionen Euro hat TCO in den 22 Jahren ihres Bestehens verbaut, inklusive eines eigenen Gleisanschlusses. Der jüngste Neubau (mit Fußbodenheizung) ist die 22. Halle. Die Zimmerei für die Verpackung von Projektladung hat jetzt ebenfalls ihren Platz in der Werkstatt des Neubaus. Die 72 Stapler zwischen 1,5 und 32 Tonnen Tragkraft sind auf dem Gesamtgelände damit beschäftigt, die teilweise gescannten Waren in die Container zu verladen und diese auf den Weg nach Übersee zu bringen. Die Wartung des gesamten Equipments wird ab

jetzt in der neu gebauten Werkstatt erledigt.

Zusatzequipment für Großstapler selbst gebaut

Die TCO-Techniker vor Ort werden bisweilen erfinderisch. Für besonders schwere Güter wie zum Beispiel Stahlcoils mit 15 Tonnen Einzelgewicht, die ebenfalls im Container verladen werden, wird ein besonderes Vorsatzgerät benötigt, das die TCO-Techniker selbst entwickelt und zusammen geschweißt haben. Problem gelöst.

Die Geschäfte laufen weiterhin gut. Über 40.000 TEU wird TCO in diesem Jahr umschlagen. Im Besonderen die Aktienseware für Großkunden

bringt immer wieder große Auftragschübe. Teilweise werden an einem Tag für diese Großkunden über 100 Lkw von TCO beladen und verlassen das Betriebsgelände, um europaweit die Waren anzuliefern. Der Import-Anteil beträgt immer noch 60 Prozent, obwohl der Export deutlich auf 40 Prozent zugelegt hat. Hier ist überwiegend der Bereich der Projektverladungen gewachsen.

Qualität und Zuverlässigkeit statt Billigangebote

Die Kunden schätzen vor allem die Zuverlässigkeit und Qualität von TCO. Das Leistungsspektrum umfasst die gesamte Palette der Logistik – die-

ses wird auch von der Kundschaft angenommen. Qualität habe zwar ihren Preis, sagt Zemelka, bestätigt werde diese Philosophie durch die stetigen Auftragszuwächse.

Die neuen Hallen werden Anfang des Jahres bezogen. Auf dem Gelände auf der Hohen Schaar ist jetzt der letzte freie Platz verbaut. Ob Zemelka noch einmal an einem anderen Ort weiter expandieren würde, weiß er noch nicht. Wachstum ist nicht alles, denn neue Investitionen müssen gut überlegt sein. Er investiert momentan lieber in die Aus- und Weiterbildung seiner zur Zeit 150 Mitarbeiter inklusive der zwölf Auszubildenden.

Text: Matthias Soyka

Leiharbeit – was gilt denn nun eigentlich?

In diesem Jahr haben die Gerichte mit einigen Entscheidungen für Verwirrung gesorgt

Brennpunkt Leiharbeiter – 780.000 Menschen sind in Deutschland an andere Unternehmen verliehen, in Spitzenzeiten sollen es laut Bundesagentur für Arbeit 900.000 Frauen und Männer sein. Nun haben die Arbeitsrichter im Jahr 2013 für mehrere Paukenschläge gesorgt – und den Einsatz von Leiharbeitern stark eingeschränkt. „Stadt Land Hafen“ beantwortet dazu die wichtigsten Fragen.

Wann darf ich Leiharbeiter beschäftigen?

Ganz einfach: Wenn Sie sich als Unternehmer an einen Verleiher wenden, der eine Erlaubnis zur Überlassung von Arbeitnehmern hat, dürfen Sie einstellen.

Worauf muss ich besonders achten?

Wichtig ist, dass die Leiharbeiter nicht dauerhaft normale Arbeitsplätze im eigenen Unternehmen füllen und damit dauerhaft die eigenen Mitarbeiter ersetzen. In diesem Fall des Einsatzes auf einer auf Dauer angelegten Stelle haben die Richter in diesem Jahr die Reißleine gezogen – und die Leih-



Foto: HHLA

Gerade Umschlagfirmen müssen in Spitzen immer wieder zusätzliche Kräfte einstellen

arbeitnehmer im Prinzip behandelt wie die eigene Belegschaft.

Muss ich fürchten, dass Leiharbeiter zu meinen Beschäftigten werden?

Momentan nicht. Zwar hatten die Landesarbeitsgerichte Baden-Württemberg und auch Berlin-Brandenburg geurteilt, dass Leiharbeiter, die auf Dauer als Ersatz für eigene Mitarbeiter eingesetzt werden, zu Beschäftigten des entleihenden Unternehmens werden. Aber diese Urteile hat das Bundesarbeitsgericht gerade wieder kassiert und somit den größten anzunehmenden Unfall für die Unternehmen abgewendet. Vorsicht: Das bedeutet nicht, dass die Landesarbeitsgerichte künftig der Linie des Bundesarbeitsgerichtes folgen. Sie können weiter entscheiden, wie sie es für richtig halten. Betroffene Unternehmen können sich dagegen aber mit einem Gang vor das Bundesarbeitsgericht in Erfurt wehren.

Darf ich denn Leiharbeiter überhaupt noch auf einem Dauerarbeitsplatz einsetzen?

Ja, aber: Wenn Sie einen Betriebsrat haben, kann der Ihnen einen Strich durch die Rechnung machen. Denn diese Gremien dürfen die Einstellung von Leiharbeitern ablehnen, wenn sie auf einem auf Dauer angelegten Arbeitsplatz eingesetzt werden sollen. Es ist für größere Unternehmen künftig also im Grunde nur möglich, Auftragsspitzen oder Ähnliches über Leiharbeit abzudecken. Die Betriebsräte werden diese Karte nun ausspielen, denn auf diese Weise sind Sie gezwungen, mehr eigene Beschäftigte einzustellen. Das können Sie nicht einmal durch den Gang vor das Arbeitsgericht abwenden. Denn das Bundesarbeitsgericht hat dieses Vorgehen der Betriebsräte ausdrücklich für rechtswirksam erklärt.

Welche Nachteile habe ich als Unternehmer noch, wenn ich Leiharbeiter auf Dauerarbeitsplätzen einsetze?

Wichtige Nachteile ergeben sich für Kleinunternehmer. Beispiel: Sie haben einen Betrieb mit acht in Vollzeit beschäftigten Kollegen. In dieser Phase können diese Mit-



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Markus Waitschies,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

arbeiter sich nicht auf das Kündigungsschutzgesetz berufen, weil dies erst bei mehr als zehn Mitarbeitern greift. Hintergrund: Kleinere Firmen sollen nicht mit Abfindungszahlungen und Prozesskosten und dem damit verbundenen Aufwand belastet werden. Wenn Sie nun acht Mitarbeiter haben und zusätzlich auf Dauer drei weitere Kollegen brauchen – und diese bei einer Zeitarbeitsfirma bestellen, haben Sie die Schwelle von zehn Mitarbeitern überschritten. Folge: Alle können sich auf das Kündigungsschutzgesetz berufen. Sie müssen ab dann also bei einer Kündigung einen der drei Kündigungsgründe vorweisen, die das deutsche Arbeitsrecht kennt (Verhalten, Person, Betrieb).

Weitere Nachteile gibt es für die größeren Unter-

nehmen mit Betriebsräten: Die Zahl der Mitglieder in den Gremien hängt von der Zahl der Arbeitnehmer im Betrieb ab. Ab diesem Jahr ist klar, dass die Leiharbeiter hinzugezählt werden müssen. Beispiel: Sie haben 80 eigene Mitarbeiter und 30 dauerhaft eingesetzte Leiharbeiter. Vor dem Jahr 2013 mussten Sie Betriebsräte mit fünf Mitgliedern hinnehmen, nach den Entscheidungen in diesem Jahr sind es Gremien mit sieben Mitgliedern, weil die Leiharbeiter hinzugerechnet werden.

Text: Thomas Schneider,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

Markus Waitschies,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.

W L

walterlauk.org

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

WALTER LAUK
CONTAINERSPEDITION GmbH

WALTER LAUK
ERWERFHREI GmbH

Hier isst der Hamburger Hafen

Im „Al Lido“ gibt es italienische Küche und ausreichend Parkplätze

Wer im Hamburger Hafen arbeitet und nicht das Glück hat, in seinem Unternehmen eine annehmbare Kantine vorzufinden, braucht entweder ein gutes Lunchpaket oder einen motorisierten Untersatz. Denn in Deutschlands größtem zusammenhängenden Industriegebiet gibt es so gut wie keine Möglichkeit, etwas Essbares zu kaufen. Wenn man das so nicht hinnehmen will, muss man sich notgedrungen ins Auto schwingen und eine Lokalität suchen, wo man a: gut essen kann und b: einen Parkplatz findet. Und das ist in der Hansestadt bekanntermaßen so eine Sache. Nicht so beim „Al Lido“ in der Amsinckstraße. Hier finden locker zwei Dutzend Autos Platz



Das „Al Lido“ sieht von außen wenig einladend aus, das sollte aber den geeigneten Gast nicht stören

Das italienische Restaurant befindet sich direkt unter der S-Bahn-Brücke der Linie S3 in einem ehemaligen Gewerbehof, dem man von außen seine ursprüngliche Nutzung immer noch ansieht. Wer über den Schock des ersten Anblicks erst einmal hinweg gekommen ist, wird den Besuch in dem loft-ähnlichen Gebäude nicht bereuen. Denn innen drin sieht es trotz allem so aus, wie es bei einem Italiener eben aussehen muss. Holztische und -stühle, weiße Tischdecken und wuselige Kellner, die einem von allen Seiten ein fröhliches „bon giorno“ entgegen rufen.

Salat und Hauptgericht für 8,20 Euro

Es dauert auch nicht lange, da steht einer von ihnen

vor dem Gast und berichtet von den Tagesgerichten wie gegrillter Dorade oder Saltimbocca. Wer hier öfter isst, wird gerne auch zu dem Mittagstisch greifen, der sich aus wahlweise einer Suppe oder einem gemischten Salat und einer Hauptspeise für 8,20 Euro zusammensetzt. Tagliatelle mit Brokkoli oder Gemüsepizza sind dort ebenso vertreten wie ein Fleisch- und Fischgericht.

Um den ersten Hunger zu stillen, stehen in einem Brotkorb kugelförmige Panini auf dem Tisch – kleine, selbst gebackene Brötchen, die wirklich locker und schmackhaft sind und sich hervorragend dazu eignen, nach dem Hauptgang den Rest Sauce auf dem Teller wegzustippen. Das sollte man auch unbedingt tun, sofern man trotz der üppigen Portionen

noch nicht satt ist, denn die Sauce zu unseren Nudeln ist zum Niederknien. Aber auch mein Gegenüber nickt anerkennend beim Verzehr der Pizza.

Außenplätze am Rande der Bille

Für die italienischen Momente im Sommer bietet „Al Lido“ auch Plätze im Freien unweit der Bille- und Fischgericht.



Tagliatelle mit Brokkoli

gegenüber liegenden Bürokomplexen Hammerbrook strömt die Kundschaft heran, vor allem mittags, so dass es sich empfiehlt, einen Tisch zu reservieren. Abends ist die Situation etwas spannender. Dann steht weiterhin die reichhaltige, typisch italienische Karte zur Auswahl. Nudeln zwischen sieben und 9,60 Euro (nur die Spaghetti con Scampi schlagen mit 12,70 Euro aus dem Rahmen), Pizzen liegen zwischen 7,20 und zehn Euro, Fisch- und Fleischgerichte zwischen 15,60 und 18,80 Euro. Besonders zu empfehlen sind auch die gemischten Vorspeisen für 8,60 Euro.

Text: Peter Glaubitt

Al Lido

Amsinckstraße 70
20097 Hamburg
Tel. 040-23 68 89 75

Öffnungszeiten:

Mo.-Fr. 12 bis 24 Uhr
Sa.-So. ab 17 Uhr

Allein gegen alle

In „White House Down“ zerlegt Roland Emmerich wieder den Amtssitz des Präsidenten

Roland Emmerich meldet sich zurück. Der Master of Disaster inszeniert ein Drehbuch von James Vanderbilt („The Amazing Spider-Man“), das nicht von ungefähr an den Über-Klassiker „Stirb Langsam“ erinnert. Auch hier stemmt sich ein einzelner Mann gegen eine unüberwindliche Anzahl von haushoch überlegenen Gegnern. Der Unterschied: Der Schauplatz ist kein Hochhaus, sondern das Weiße Haus.



Cale schießt den Weg frei



Emily gibt ein Zeichen



Ab 9. Januar im Handel

John Cale (Channing Tatum – „Magic Mike“) möchte eigentlich nur mit seiner kleinen Tochter Emily (Joey King) eine geführte Tour durchs Weiße Haus machen, nachdem sein Bewerbungsgespräch für den Personenschutz des Präsidenten voll in die Hose gegangen ist. Dann aber übernimmt eine Gruppe hochgerüsteter und bestens ausgebildeter Terroristen das Kommando, nachdem diese erst einmal das Kapitol in die Luft gejagt haben. Es kommt, wie es kommen muss: Cale wird von seiner Tochter getrennt. Bei dem Versuch, sie im besetzten und beschossenen Präsidentensitz wiederzufinden, begegnet er allerdings jemand völlig anderem, nämlich dem Präsidenten (Jamie Foxx – „Ray“) höchstpersönlich, den er von nun an beschützen muss. Während sämtliche Versuche von außen, der Lage Herr zu werden, spektakulär scheitern, tauscht Cale Anzug gegen Feinrippunterhemd nebst Schussweste und nimmt die Dinge, so gut er kann, in die Hand...

Locker-flockige Popcorn-Unterhaltung

Ab und zu ist in Hollywood ein seltsames Phänomen zu beobachten, nämlich dass zwei Filme mit demselben Thema gleichzeitig produziert werden und gegen einander konkurrieren. So traten schon mehrere Kometen-, Kolumbus- und Robin-Hood-Filme gegen



Kampfhubschrauber nehmen das Weiße Haus unter Beschuss

einander an, wobei meistens der zeitlich erste an der Kasse die Nase vorn hatte. In 2013 geriet das Weiße Haus gleich zwei Mal unter Beschuss, nämlich in „Olympus Has Fallen“ von Antoine Fuqua („Training Day“) und in Emmerichs „White House Down“. Beide Filme könnten unterschiedlicher nicht sein. „Olympus“ ist ein bierernster Männerfilm mit deutlichen Härten und klischeehaften Feindbildern. „White House Down“ ist dagegen locker-flockige Popcorn-Unterhaltung im Buddy-Movie-Stil mit Schießereien und einer gehörigen Prise Humor und Menschlichkeit.

Emmerich hatte ein doppelt so hohes Budget zur Verfügung und steckte dies in aufwändige Nachbauten des Inneren des titelgebenden Gebäudes, die er nach einer halben Stunde, in der er den Zuschauer handlungsbedingt durch die wichtigsten Schauplätze führt, lustvoll perforieren lässt. Macht auch irgendwie mehr Spaß, als das ganze Gebäude gleich in die Luft zu jagen, wie er es in „Independence Day“ getan hatte (worauf sogar angespielt

wird). Für die CGI-Effekte schien Emmerich dagegen nicht mehr richtig viel Geld und Zeit übrig gehabt zu haben, aber besser aussehen als der Konkurrent tut er allemal. Hauptdarsteller Channing Tatum überrascht als Sympathieträger mit Muckis, Jamie Foxx gibt dagegen den jederzeit moralisch einwandfreien Präsidenten mit Nike Air Jordans statt Lackschuhen. Und wenn der Film auf die Zielgerade einschwenkt, wird er bis zu seinem Herzschlag-Finale sogar richtig spannend.

An der Kinokasse hatte es „White House Down“ schwer und gilt in den USA als Flop. Schade eigentlich, denn hier kann sich (fast) die ganze Familie mit lautem Krach wunderbar unterhalten. Klar, es wird schnell und viel gestorben, aber bluten tut hier niemand so richtig. Die Gewalt ist auf James-Bond-Niveau, was zu der letztlich abstrusen Handlung passt. Ein Sequel wird der Film wohl nicht bekommen, anders als sein Konkurrent. Der wird mit „London Has Fallen“ fortgesetzt werden.

Text: Martin Soyka

Hafen Hamburg Marketing e.V.:



Der Aufsichtsrat des Hafens Hamburg Marketing e.V. (HHM) hat den ehemaligen Bundestagsabgeordneten und früheren SPD-Landesvorsitzenden Ingo Egloff (57) zum HHM-Vorstandsmitglied berufen. Egloff, der Mitglied im Bundestagsausschuss für Wirtschaft und Technologie und dort Sprecher seiner Fraktion für Maritime Wirtschaft war, bildet gemeinsam mit Axel Mattern den HHM-Vorstand. Gemeinsam mit seinem Bremer Kollegen Uwe Beckmeyer, der gerade Maritimer Koordinator der Bundesregierung wurde, leitete er in Berlin die Arbeitsgruppe „Schifffahrt, Schiffsfinanzierung, Werften, Offshore“ und nahm an den nationalen maritimen Konferenzen teil. Zuvor war Egloff fast zehn Jahre Mitglied der Hamburgischen Bürgerschaft.

Konrad Zippel Spediteur GmbH:



Lars Lehné wird die Position des Niederlassungsleiters in Berlin übernehmen. Zudem hat Vanessa Witt die Leitung des Fernverkehrs übertragen bekommen und wurde weiterhin als Verkehrsleiterin benannt. Das Außenteam verstärkt darüber hinaus Nils Rohde. In der Buchhaltung wurde Isabell Osinga neue Abteilungsleiterin. Sie wird ab sofort die Bereiche Rechnungswesen, Steuern, Buchhaltung und Controlling verantworten, Katrin Nagel die Leitung der Abteilung Erfassung.



DNV GL Group:

Matthias Ritters ist neuer Maritime Regional Manager für die Region Germany. Ritters war zuvor beim Germanischen Lloyd für die Region Europa/Mittlerer Osten/Afrika verantwortlich und verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung in der maritimen Branche. Er ist seit Oktober 2006 für den Germanischen Lloyd tätig.

Hamburg Port Authority:



Martin Boneß (34) verstärkt seit Dezember als Pressesprecher die Pressestelle der Hamburg Port Authority (HPA). Der gelernte Werbekaufmann und Fachzeitschriftenredakteur leitete in den vergangenen drei Jahren das Abgeordnetenbüro des Vorsitzenden der SPD-Bürgerschaftsfraktion, Dr. Andreas Dressel.

Lürssen Unternehmensgruppe:

Die Werftengruppe hat in Berlin eine permanente Repräsentanz eröffnet, deren Leiter Ulf Bischoff wird, der zuvor über zwei Jahrzehnte für den Verband für Schiffbau und Meerestechnik e.V. die Repräsentanzen in Bonn und Brüssel und nach dem Regierungsumzug in Berlin geleitet hat.

Verband für Schiffbau- und Meerestechnik e. V.



In der Berliner Vertretung des VSM ist Ragnar Schwefel neuer Büroleiter. Er verfügt über 14 Jahre parlamentarische Erfahrung im Themenbereich maritime Politik, u. a. als langjähriger Referent mit diesem Schwerpunkt bei einer Bundestagsfraktion. Er übernimmt die Aufgabe von Ulf Bischoff (s.o.).

Contargo Neuss GmbH:



Die Contargo Gruppe hat die Neuss Intermodal Terminal GmbH übernommen und in Contargo Neuss GmbH umbenannt. Geschäftsführer der neuen Gesellschaft sind Jürgen Albersmann (Foto) und Konrad Fischer, die in Neuss gemeinsam mit Heiko Neddermann von Contargo Network Service das ganze Leistungsspektrum der Container-Hinterland-Logistik aus einer Hand anbieten werden.

Dachser Spedition AG:



Peter Bauer (o.) übergab die Landesverantwortung als Country Manager Schweiz beim internationalen Logistikdienstleister Dachser an Urs Häner und verabschiedet sich in den Ruhestand. Bauer war seit 1990 in dieser Position als geschäftsführender Direktor der Dachser Spedition AG verantwortlich und insgesamt 40 Jahre im Unternehmen tätig.

Lübecker Hafengesellschaft:

Die LHG hat Sebastian Jürgens (50) zum neuen Geschäftsführer bestellt. Er übernimmt die Funktion von Heinrich Beckmann, der das Unternehmen verlassen hat. Jürgens und studierte nach einer Banklehre Rechtswissenschaften und Philosophie in München. Der gebürtige Hamburger war bis zum Jahr 2011 Vorstandsmitglied der HHLA, für die er die Geschäftsbereiche Logistik und Intermodalverkehr verantwortet hat. Zuvor war Jürgens bei der Deutschen Bahn AG und hier insbesondere zuständig für den Intermodalverkehr bei DB Schenker Rail.

Weitere Umweltrabatte für saubere Schiffe

Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) ihr Rabattsystem für umweltfreundliche Schiffe erweitert. Künftig erhalten Öltankschiffe einen „Green Award“-Rabatt von drei Prozent, wenn diese nachweislich besonders sicher und umweltfreundlich operieren. Zusätzlich führt die HPA im Rahmen ihres Environmental Ship Index-Umweltrabattes (kurz: ESI) als erster Hafen der Nordrange einen Rabatt von 15 Prozent für Seeschiffe ein, die mit LNG (Liquefied Natural Gas) betrieben werden. Zudem erhalten große Containerschiffe weiterhin Vergünstigungen beim Anlaufen des Hamburger Hafens. Auf eine Erhöhung der Kappungsgrenze wurde verzichtet. Parallel dazu wird das Hafengeld in den wesentlichen Tarifgruppen um nominal zwei Prozent erhöht

VTG baut Waggonflotte in den USA weiter aus

Hamburg – Die VTG Aktiengesellschaft hat ihre Waggonflotte in den USA weiter ausgebaut. Hinzugekommen sind rund 350 Schüttgutwaggons für Futtermittel, die

die amerikanische Tochtergesellschaft VTG Rail erworben hat. Das Durchschnittsalter der Wagen liegt bei sechs Jahren. Damit erhöht sich der Waggonpark der VTG Rail auf über 4.000 Waggons im nordamerikanischen Markt.

Volles Haus und gute Geschäfte bei BV



Hamburg – Über 200 Gäste aus der maritimen Wirtschaft und Industrie waren beim traditionellen Beaujolais-Abend von Bureau Veritas (BV). Hans Gaetjens (l.), Vice President Marine bei Bureau Veritas und zuständig für die Regionen Zentraleuropa, Russland, Finnland und Baltische Staaten, zeigte sich nicht nur zufrieden mit dem Zuspruch der Abends, sondern auch mit dem abgelaufenen Geschäftsjahr. Die Anzahl der Schiffe von deutschen Kunden der französischen Zertifizierungsgesellschaft ist auf über 300 gestiegen und weltweit auf über 10.000. Der erste in Deutschland

bei der Meyer Werft gebaute LNG-Tanker mit Dual Fuel Antrieb wurde von BV klassifiziert. Zudem hat BV von Hamburg aus die Zulieferindustrie bei der Entwicklung von LNG Containern und LNG Power Barge beraten und unterstützt.

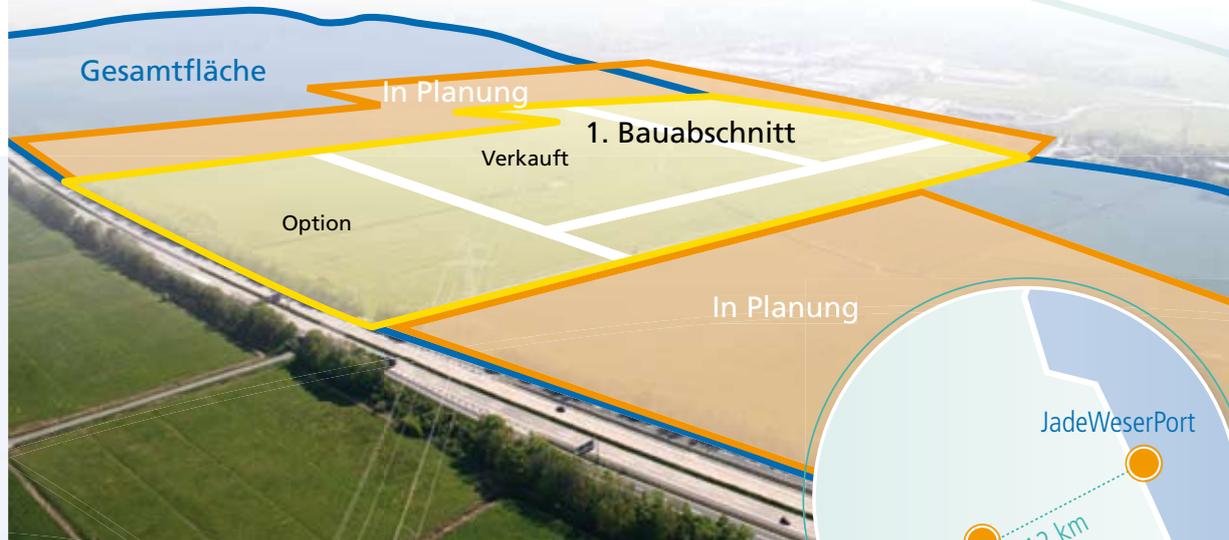
Erstmals Zugverbindung von Kiel nach Duisburg

Kiel – Der Kieler Seehafen erhält eine weitere Direktzugverbindung im kombinierten Verkehr. Ab dem 3. Februar verkehrt dreimal wöchentlich je Richtung ein Ganzzug zwischen dem Kieler Hafen und Duisburg. Die Züge haben eine Länge von 490 Meter, sodass je Abfahrt 24 Stellplätze für kranbare Trailer oder bis zu 48 Plätze für Container oder Wechselbehälter zur Verfügung stehen. Betreiberin der Verbindung ist die Kombiverkehr KG, Frankfurt, die in Kiel mit dem Zug sowohl das Terminal am Schwedenkai als auch den Ostuferhafen bedient. Von dort beträgt die Fahrtzeit zum DUSS-Terminal Duisburg-Ruhrort etwa acht Stunden. Die Züge starten in Kiel jeweils Montag, Mittwoch und Freitag, in Duisburg Dienstag, Donnerstag und Samstag. An- und Abfahrtszeiten sind auf die Fährverbindungen im Kieler Hafen abgestimmt.

IMPRESSUM

Verleger: Matthias Soyka Minsbekke 14 22399 Hamburg Telefon +49.40.360 984 80 Fax +49.40.37 50 26 03 E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de	Medienberatung: Telefon +49.40.360 984 78 E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de	Druck: PMI	Onlineprogrammierung: Philip Becker
Redaktion: Matthias Soyka (V.i.S.d.P.) Martin Soyka Markus Waitschies Thomas Schneider Dr.-Ing. Andreas Kossak Peter Glaubitt	ISSN 2193-5874	Erscheinungsweise: Monatlich online und als Printausgabe	Onlinegestaltung: Larissa Dultz
Redaktion: Matthias Soyka (V.i.S.d.P.) Martin Soyka Markus Waitschies Thomas Schneider Dr.-Ing. Andreas Kossak Peter Glaubitt	Grafik: Larissa Dultz (Art-Direktor) Telefon +49.40.360 984 80 E-Mail dultz@norddeutschesmedienkontor.de	Preis: 4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).	Alle Rechte beim Verleger. Hamburg, 2013 Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.
Fotos: Peter Glaubitt	Abonnement: Jahresabonnement 12 Ausgaben 54,00 Euro inkl. 7% USt. und Versand	Erscheinungsweise: Monatlich / zzgl. E-Mailservice	Nächste Ausgabe: 4. Februar 2014





JadeBay

Die Stadt Wilhelmshaven sowie die Landkreise Friesland, Wesermarsch und Wittmund bilden die neue **JadeBay**-Wachstumsregion, das Umland des Container Tiefwasserhafens JadeWeserPort an der deutschen Nordseeküste.

JadeWeserPark: Industrie- und Gewerbeflächen am JadeWeserPort

➔ Der Standort

- logistikfreundlicher Standort
- unmittelbare Nähe zum Tiefwasser Container Hafen JadeWeserPort
- freie Fahrt auf Autobahnen A 29 (Nord-Süd), A 31 (Westen), künftig A 22 (Westen und Osten)
- Bahnanbindung über Güterbahnhof Sande, regionaler Flughafen mit Instrumentenanflug und bis zu 24 Stunden Öffnungszeiten
- Förderregion von Europäischer Union, Bundesrepublik Deutschland und Land Niedersachsen

➔ Ihre Vorteile

- Direkte Autobahnanbindung zum nahen JadeWeserPort (12 km)
- Direkt am Autobahnkreuz BAB 29 und an der Bundesstraße B 210
- optimal nutzbare, variable Flächen bei kundengerechten Preisen
- Synergieeffekte durch direkte Nachbarschaft zu
 - Produktions-, Lager- und Büroflächen im Technologiezentrum Nordwest (TCN) in allen Größen startbereit
 - Jade Hochschule, Universität Oldenburg
 - Chemie- und Energie-Standort Wilhelmshaven

Kontakt

JadeBay GmbH Entwicklungsgesellschaft

Ansprechpartner: Frank Schnieder, Marketing Manager · Kutterstraße 3 · 26386 Wilhelmshaven
Tel. +49 4421 500488-21 · Fax +49 4421 500488-50 · f.schnieder@jade-bay.com · www.jade-bay.com