

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Drückt Betonwand die Kaimauer ein?

JadeWeserPort könnte erneut zum Problemfall werden



Foto: JWP

Die Reederei Maersk fährt derzeit den JWP mit transkontinentalen Schiffen zum Transshipment an

Der JadeWeserPort in Wilhelmshaven steht weiter unter keinem guten Stern. Die Umschlagzahlen liegen weit hinter den Erwartungen zurück, und die Kaimauer scheint weitere Schwierigkeiten zu machen. Angeblich drohen ihr durch die Sanierung Langzeitschäden, die dazu führen könnten, dass die über 2.000 Tonnen schweren Containerbrücken nicht mehr so nah an der Kaikante stehen dürfen. Dadurch würden sie die äußersten Reihen der großen Containerschiffe, für die Deutschlands einziger Tiefwasserhafen eigentlich gebaut wurde, nicht mehr erreichen.

Schuld an der Misere sei, wie es aus Kreisen des Terminalbetreibers EUROGATE heißt, der mächtige Betonklotz, den die Realisierungsgesellschaft zur Sanierung vor die rissigen Spundwände durch das Baukonsortium Bunte setzen ließ. Zuvor waren Schlosssprengungen im Untergrund

an den Spundwänden festgestellt worden, die ähnlich wie ein kaputter Reißverschluss von unten nach oben die Kaibefestigung schwächen.

Zur Sanierung entschied man sich, gegen den Rat EUROGATES, vor die Risse einen drei Meter breiten und mehrere Meter hohen Betonklotz über

die gesamte Länge von 1,7 Kilometern auf den Jadeboden zu gießen. Bei starkem Seegang, so die Befürchtung, wirkt dieser Betonklotz jedoch wie eine riesige mittelalterliche Ramme, die gegen die Spundwände schlägt und im Extremfall diese eindrücken könnte.

Seite 10

Eklat

In Rostock tobt ein offener Machtkampf zwischen der Hafentwicklungsgesellschaft und dem Oberbürgermeister. **S. 4**

Ausbau

Der Seehafen Kiel will mit einem verbesserten Eisenbahnanschluss Mehrkosten von Umweltauflagen kompensieren. **S. 6**

Anbindung

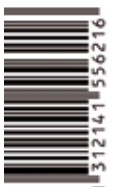
Mehr Geld vom Land und Bund für den Ausbau der B5 nach Brunsbüttel fordern die Betriebe des ChemCoast-Parks. **S. 8**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
high security seals





Liebe Leserinnen und Leser,

der Bund hat eine erste Quittung für die Ausfälle am Nord-Ostsee-Kanal erhalten. Erstmals seit Jahren ist nicht nur die Zahl der Schiffe, die die immer noch meist befahrene Wasserstraße der Welt passierten, angesichts immer größer werdender Einheiten gesunken, sondern auch die transportierte Ladungsmenge. Dabei ist der Rückgang von rund zehn Prozent fast doppelt so hoch wie der Anteil der Tage, an denen der NOK aus unterschiedlichsten Gründen nicht passierbar war.

Für die Reedereien geht es angesichts der schwersten Krise ihrer Geschichte ums nackte Überleben. Jeder Cent zählt, Allianzen werden gesucht oder Fusionen, wie es Hapag Lloyd und die chilenische CSAV nun versuchen. Zusagen von einst gelten da nichts mehr. Deutlichstes Zeichen ist die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe. Einst war der Kanzlerin vom Verband deutscher Reeder die Zahl 500 zugesagt, nun ist sie auf unter 400 gesunken.

Überleben wird nur der, der verlässlich und am günstigsten arbeitet. Hierzu zählen auch einwandfrei funktionierende Verkehrswege und Umschlaganlagen. Daran wird auch der JadeWeserPort gemessen werden müssen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
E-Commerce	3
Machtkampf in Rostock	4
Kiel baut Eisenbahn aus	6
Brunsbüttel will Ausbau der B5	8
Kaimauer JWP	10
Diskussion über Straßenbau	11
BSH-Bilanz	12



Wirtschaft	Seite
Hamburg Lines Men	14
MTC wird international	16



Recht & Geld	Seite
Wann verfällt Urlaub?	18



Essen	Seite
Mooi	20



DVD	Seite
R.E.D.2	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

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



Meldungen	Seite
Wichtiges aus Stadt und Land	23

E-Commerce schafft neue Berufe

Vormarsch des Online-Handels bringt Logistik zusätzliche Aufträge

Die Hamburger Personalberatung Dunkel, Vögele und Associates GmbH erwartet in den nächsten Jahren einen sprunghaften Anstieg des E-Commerce-Handels und damit verbunden das Entstehen einer Reihe von neuen Jobs mit teilweise gänzlich neuen Inhalten. Das schreibt Beate Döring, Partnerin sowie Transport- und Logistikexpertin, im jüngsten Newsletter ihres Unternehmens.

Getragen wird diese Einschätzung von den Umsatzzahlen des Hauptverbands des deutschen Einzelhandels. Seit dem Jahr 2003 hat sich der Online-Handel fast verfünffacht. Lag er vor zehn Jahren noch bei 2,1 Milliarden Euro pro anno, sind es 2013 wohl erstmals über 10 Milliarden Euro gewesen. Nicht berücksichtigt ist dabei der Handel im Kfz-Gewerbe. Die wichtigsten Sparten des Online-Handels

sind derzeit Elektrogeräte (17 Prozent), Mode und Accessoires (16,8 Prozent), Freizeit und Hobby (15,8 Prozent) sowie Büro- und Schreibwaren (15,1 Prozent).

Traditionelle Methoden verlieren an Bedeutung

Parallel dazu zeigt sich, dass der Anteil des E-Commerces am gesamten Versandhandel, zu dem auch der klassische Katalogverkauf, Teleshopping und Einzelanbieter gehören, seit 2009 von etwa der Hälfte auf nun knapp drei Viertel gestiegen ist. Der Anstieg des Versandhandels wird damit allein vom E-Commerce getrieben, während die traditionellen Verkaufsmethoden an Bedeutung verlieren.



Beate Döring, Dunkel, Vögele & Asc.

„Wenn man sich vorstellt, dass jeder Prozentpunkt Steigerung in der Entwicklung des Online-Handels gleichzeitig eine Steigerung der damit verbundenen Zusatzleistungen bedeutet, wird langsam klar, was das für den Arbeitsmarkt bedeutet“, so Döring. Konkret heißt das: In den Wirtschaftszweigen Transport und Verkehr, Lagerung, Kurier- und Postdienste sowie Informations- und Kommunikationstechnologie

entsteht ein neuer Arbeitsmarkt. „Nicht nur die Anzahl der Mitarbeiter wird sich erhöhen, viel signifikanter ist das Entstehen gänzlich neuer Jobs mit neuen Inhalten.“

Verkehr, Lagerung und Post mit 30 Prozent Zuwachs

Bestätigt wird das durch die Tatsache, dass die Wirtschaftszweige Verkehr, Lagerung und Postdienste inzwischen

mit fast 30 Prozent E-Commerce-Anteil den größten Online-Boom verzeichnen. Die Entwicklung ist ungebrochen rasant und wurde durch den spannendsten Trend des vergangenen Jahres, der Verlagerung vom E-Commerce hin zum Mobile-Commerce, also die nahezu „Rund-um-die-Uhr-egal-wo-ich-bin“-Nutzung von Smartphones und Tablets, noch verstärkt.

Text: Peter Glaubitt

GUHH since 1962
Internationale Spedition & Lagerung
International Transport & Warehousing

- Spedition Forwarding
- Transport
- Lagerhaltung Storage
- Kommissionierung Consignment
- Zollabfertigung Clearance



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

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
Internetwww.guehh.de

Zum Abschied ein Eklat

HERO-Chef Bauermeister kritisiert Rostocker Oberbürgermeister scharf

Die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (HERO) hatte eigentlich wenig Spektakuläres über die Jahresbilanz 2013 zu verkünden. Der Umschlag ist dank der herausragenden Getreideernte und des damit verbundenen Anstiegs des Exports um zwei Prozent oder 500.000 Tonnen auf 23,2 Millionen Tonnen gestiegen. Damit ist der leichte Abwärtstrend der beiden Jahre zuvor gestoppt, wengleich auch nur aufgrund einer Sonderentwicklung. Dafür sorgte HERO-Chef Ulrich Bauermeister, der Ende des Jahres mit dann 67 Jahren in den Ruhestand gehen wird, auf seiner letzten Bilanzpressekonferenz für einen Paukenschlag: Er kritisierte scharf Oberbürgermeister Roland Methling. Das parteilose Stadtobhaupt vertritt den Mehrheitsgesellschafter, die Stadt Rostock hält 75,1 Prozent, und fordert nun erstmals eine Gewinnausschüttung von der HERO.

Die Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock ist vergleichbar mit der Hamburg Port Authority, betreibt jedoch daneben alleine den Fähr- und Kreuzfahrthafen. Darüber hinaus ist sie Anteilseignerin der Betriebsgesellschaft des Terminals für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV).



Das Bahnterminal wird in diesem Jahr vollständig ausgebaut sein

Sie zählt mit 170 Angestellten zu einem der größten Arbeitgeber im Hafen und nimmt durch Pachten und Hafengelder sowie den Umschlag an den Terminals etliche Millionen Euro Überschuss ein. Diese Gelder wurden seit ihrer Gründung 1990 stets zur Sanierung und zum Ausbau der Hafeninfrastruktur eingesetzt und waren Voraussetzung für die Bezuschussung des Miteigentümers, dem Land Mecklenburg-Vorpommern, das 24,9 Prozent der Anteile hält. Es hat seitdem den Hafen mit rund 250 Millionen Euro gefördert.

Investitionshilfen nicht voll ausgeschöpft

Dies scheint nun in Gefahr zu sein. Deutlichstes Zeichen dafür ist die Tatsa-

che, dass im vergangenen Jahr erstmals nicht alle Investitionshilfen in voller Höhe ausgeschöpft werden konnten. Statt der geplanten 30 Millionen Euro wurden nur 18 Millionen Euro verbaut, da das Land die Zahlung an die HERO gestoppt hatte, nachdem Methling eine Gewinnabführung der HERO an die Stadt in Höhe von 1 Millionen Euro gefordert hatte. Nachdem die HERO sich weigerte, müssen nun die Verwaltungsgerichte die Sache klären. Bauermeister argumentiert, dass „mit Infrastrukturfördermitteln generierte Gewinne nicht den Gesellschaftern zur Finanzierung unternehmensfremder Zwecke“ zustünden. Die Forderung Methlings stehe im Widerspruch zu den Beschlüssen der Rostocker Bürgerschaft

und sei „rechtlich heikel“. Das Land sieht darin ebenso eine Aushebelung des horizontalen kommunalen Finanzausgleichs, denn mit dem Durchreichen der Subventionen der HERO an die Stadt würden die Investitionsfördermittel zweckentfremdet.

Das sei laut Bauermeister in der Geschichte der HERO ein einmaliger Vorgang. „Diese Hängepartie schadet dem Hafen, der Stadt und dem Unternehmen. Das eigentliche Ziel, den Kommunalhaushalt zu entlasten und zu sanieren, wird nicht erreicht, sondern ein Investitionsstau im Hafen, und Steuermindereinnahmen für die Stadt sind mittelfristig die Folge. Die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Rostock und aller hier ansässigen Unternehmen kann durch

dieses Gebaren schon sehr bald massiv beeinträchtigt werden.“

Abschluss der Ausbauten des KV-Terminals

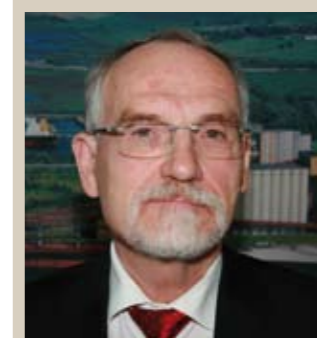
Immerhin soll im Sommer dieses Jahres das KV-Terminal komplett ausgebaut sein. Es wird dann über drei zusätzliche Gleise und einen zweiten Portalkran verfügen, was zu einer Verdoppelung der Umschlagleistung führen soll. Insgesamt wurden damit 17 Millionen Euro seit 2012 verbaut, wobei das Eisenbahnundesamt 70 Prozent und die EU 20 Prozent der Kosten übernommen haben.

Bauermeister mahnte abermals eine Vertiefung der Hafenzufahrt von 14,50 auf 16,50 Meter an, wie es sie beispielsweise in Danzig gebe. Die geringe Wasser-

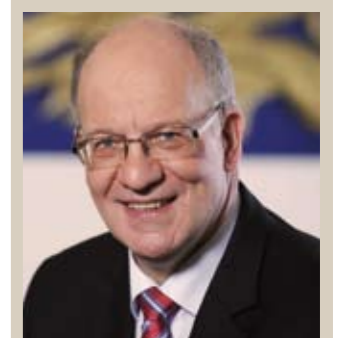
tiefe sei ein klarer Wettbewerbsnachteil, da der polnische Konkurrent durch die Erreichbarkeit für größere Tanker deutlich günstigere Stückkosten ermöglichen. Die HERO werde sich weiterhin um die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan bemühen.

Umschlagsprung durch Rader Hochbrücke

Umgekehrt profitierte der Rostocker Hafen von Problemen mit der Infrastruktur an anderer Stelle. Durch die Sperrung der Rader Hochbrücke im vergangenen Spätsommer verdoppelte sich der Umschlag des Exports von Windkraftanlagen, die nach Rostock umgeleitet wurden, auf 49.000 Tonnen. Aufgrund der guten Qualität der Umschlagleistung dürften die-



Ulrich Bauermeister, HERO-Geschäftsführer



Roland Methling, Oberbürgermeister Rostock

se Verkehre wohl dauerhaft in Rostock bleiben, so Bauermeister.

Von der Senkung der Schwefelgrenzwerte für Schiffsdiesel von einem auf 0,1 Prozent in den ECAs Nord- und Ostsee zu Beginn des nächsten Jahres erwartet Bauermeister keine signifikanten Einbußen. „Der Preis schlägt umso mehr durch, je kleiner die Schiffe und je länger die Strecken

sind“, sagte er. Die Verbindungen nach Gedser und Trelleborg seien dagegen relativ kurz, so dass sich höhere Treibstoffkosten nur bedingt auswirken würden, bei den deutlich weiteren Strecken nach Finnland seien hingegen sehr große Schiffe im Einsatz, die aufgrund der Skaleneffekte die höheren Bunkerkosten besser abfangen könnten.

Text: Matthias Soyka

IMPORT PARTNER
customs services for import & export

Zollmanagement für Ihre Im- und Exporte

IMPORT TRANSIT EXPORT

We care about your customs //

Leistungen
+ Zollabfertigung
+ Fiskalvertretung
+ Consulting
+ Schulung
+ Kunden-Webportal

Regional verankert, bundesweit tätig, international ausgerichtet. Als Zoll-dienstleister steht IMPORT PARTNER seinen Kunden seit 1990 mit einem neutralen, souveränen und zuverlässigen Zollmanagement als Partner zur Seite. Mit unseren kompetenten Zollprofis, die auch Ihre Sprache sprechen, kennt Ihr Erfolg keine Grenzen.

www.import-partner.de Telefon 040 333 97 60

1990 AEO DE AEO 100179



Eisenbahn soll Fähreinbußen auffangen

Der Kieler Seehafen will mit längeren Güterzügen Skaleneffekte erzielen

Bald sollen Vollzüge in der in Westdeutschland üblichen Länge den Kieler Hafen verlassen können

Die Seehafen Kiel GmbH hat das beste Ergebnis ihrer Geschichte erzielt. Mit 6,32 Millionen Tonnen lag der Gesamtumschlag um 0,2 Prozent über dem Jahr 2012. Geschäftsführer Dirk Claus hatte eigentlich auf ein Plus von drei Prozent gehofft, aber die Sommermonate waren zu schwach. Erst zum Winter hin brummte das Geschäft wieder, so dass die Schleswig-Holsteiner auch für dieses Jahr optimistisch sind. Allerdings schwebt das Damoklesschwert der neuen Schwefelgrenzwerte für Nord- und Ostsee über den Beteiligten. Die Reduktion von einem auf 0,1 Prozent, die ab 1. Januar 2015 gilt, ist für die Reedereien mit erheblichen Mehrkosten für Umbauten oder saubereren Marinediesel verbunden. Um den gesamten Warentransport für die verladende Wirtschaft dennoch attraktiv zu halten, will Claus mit einer verbesserten Schienenanbindung gegensteuern.



Dirk Claus,
Geschäftsführer

Geplant ist, in diesem Jahr die Gleisanlagen in Kiel-Meimersdorf deutlich zu verlängern. Vor den Toren des Seehafens werden die Waggons von den Kais am Ostufer und der Hörn zu Zügen zusammengestellt. Bisher sind die Gleise nur 490 Meter lang, was im Vergleich zu den in Deutschland üblichen Güterzuglängen deutlich

unterdimensioniert ist. Im Westen sind Einheiten bis 720 Meter Länge möglich, in Ostdeutschland, wo die Ausweichgleise noch kürzer sind, 600 Meter. Bislang verkehrten nur zwei Verbindungen von Kiel aus: Zum einen die kurze Strecke nach Hamburg-Billwerder zu den Terminals der Hansestadt, zum anderen nach Verona. Die kürzere

Zuglänge fiel dort nicht so ins Gewicht, da aufgrund der Steigung am Brenner ohnehin nur Verbände bis 550 Meter möglich sind.

Neue Bahnstrecke nach Duisburg

Seit Monatsbeginn gibt es nun aber eine dritte Strecke nach Duisburg, die ebenfalls von der Frankfurter

Kombiverkehr KG betrieben und das Ruhrgebiet dreimal in der Woche anfahren wird. Deshalb sollen die Gleise in Meimersdorf auf die heute übliche Länge von 760 Metern verlängert werden. Die Kosten dafür belaufen sich auf rund 1,5 Millionen Euro. Man sei mit der DB Netz AG im Gespräch, der Großteil der Investition sei laut Claus bereits gesichert. Mit den dann deutlich längeren Zügen könnten nach seinen Worten Skaleneffekte erzielt werden, die den Transport günstiger machen. In 2013 hatte der Kombinierte Verkehr trotz der widrigen Rahmenbedingungen um erfreuliche 14,7 Prozent auf 24.000

Ladungseinheiten zugelegt, Kiel-Verona war im ersten Jahr ihres Bestehens bereits zu 65 Prozent ausgelastet. In diesem Jahr wird deshalb nach dem Ostuferkai nun auch am Schwedenkai ein Portalkran installiert, der anstelle von Reachstackern den Umschlag übernehmen soll.

Für die in Kiel anlegenden Reedereien ist dies freilich nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Lediglich die Color Line scheint für das nächste Jahr gut gerüstet zu sein. Sie hat ihre Fähren bereits auf Srubber umgestellt und kann dank der Millionen-Investition für die Filteranlagen auch weiterhin das günstige

Schweröl bunkern. Sie will auch keine Preiserhöhungen weiter geben. Im vergangenen Jahr verzeichnete das Unternehmen ein Umsatzplus von sieben Prozent, die Passagierzahl wuchs um 100.000 auf 1,2 Millionen, der Laderaum wurde um neun Prozent besser genutzt.

Alle Routen stehen auf dem Prüfstand

Alle anderen Reedereien stehen vor Problemen, vor allen die dänische DFDS, die mit über 2 Millionen Tonnen Kiels wichtigster Frachtkunde ist. „Wir werden die Kostensteigerungen an unsere Kunden weiter geben müssen“, sagte Jacob Andersen, der bereits für 2013 rückläufige Zahlen (minus ein Prozent nach Klaipeda, minus drei Prozent nach Russland) vermelden musste. Die Linie Sassnitz-Klaipeda war sogar eingestellt worden. „Diese Ladung soll nun nach Kiel kommen“, sagte er. Allerdings werde man im kommenden Jahr sehen, welche Verbindungen noch eine Zukunft hätten. Gut möglich auch, dass Kiel wiederum Routen an Lübeck oder Rostock verliert, da dort die Entfernungen zu den Zielgebieten geringer sind und somit die höheren Bunkerkosten nicht so ins Gewicht fallen.

Die Gefahr von Verlagerungen vom Wasser auf die Straße sieht auch Niclas Martensson von der Stena Line. Die schwedische Reederei hatte ein Passagierplus von acht Prozent auf 430.000 und im vierten Quartal 2013 mit einem Plus von 21 Prozent sogar das beste Quartalsergebnis der Firmengeschichte verzeichnet. Sie setzt für das kommende Jahr auf Methanol als Brennstoff. Die Situation sei interessant aber herausfordernd, sagte er. Sein Unternehmen prüfe noch, ob es die Tarife anheben werden müsse. Klar sei, dass die Gewinne für die Reeder deutlich schrumpfen werden.

Neue Ankunftshalle am dritten Kreuzfahrtterminal

Im Passagierbereich will Kiel in diesem Jahr erstmals die 2-Millionen-Marke knacken. Dazu wurde am Ostufer ein drittes Empfangsgebäude für Kreuzfahrtgäste gebaut und damit das Provisorium der letzten Jahre beseitigt. Zwar verlor der Hafen mit MSC einen großen Kunden, dennoch haben bereits wieder 126 Schiffe ihr Kommen angekündigt. Im vergangenen Jahr gingen 363.000 Passagiere an oder von Bord, im kommenden Jahr könnten bis zu 150 Kreuzfahrtschiffe anlegen, so Claus.

Text: Matthias Soyka



Der Seehafen Kiel bleibt auch für Kreuzfahrtschiffe ein beliebtes Ziel



Auf beiden Seiten des Nord-Ostsee-Kanals liegen Teile des Brunsbütteler Hafens mit großen Industriebetrieben



Martina Hummel-Manzau, Frank Schnabel und Olaf Hiel (Vattenfall)

Brunsbüttel pocht auf Berliner Millionen

Betriebe des ChemCoast Parks fordern bessere Infrastruktur und Energieversorgung

Schleswig-Holsteins größtes Industriegebiet befindet sich in Brunsbüttel. Auf einer Fläche von 2.000 Hektar haben sich hier Großkonzerne bei Bayer, RWE oder Sasol angeiselt. Insgesamt sind es 19 Firmen, die 4.000 Menschen direkte Arbeit geben und weitere 8.500 Arbeitsplätze indirekt schaffen. Doch bei den Investitionen von Bund und Land steht das 12.000-Seelen-Städtchen eher abseits. Und das will die Vereinigung der Industriebetriebe, der ChemCoast Park, nicht weiter so hinnehmen. Der neue Sprecher der Werkleiterrunde, Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel, legte deshalb eine gemeinsame Erklärung vor, in der die Betriebe eine bessere Infrastruktur und Energieversorgung forderten.

Bei der Infrastruktur drückt der Schuh gleich an drei Stellen: Auf der Straße, der Schiene und im Wasser. Kernproblem sei laut Schnabel zunächst die Anbindung über die B5. Da die Bahnverbindung völlig insuffizient sei, werde sie stark von Lkws frequentiert. Ein Ausbau der rund 20 Kilometer langen Strecke zwischen Itzehoe und Brunsbüttel sei dringend notwendig, doch das Land habe bisher noch keinerlei Planungsrecht geschaffen. Ein Planfeststellungsbeschluss sei aber Voraussetzung für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan, der gerade neu aufgestellt wird. Das Land müsse deshalb hierfür umgehend Planungskapazitäten bereitstellen. Zudem

gelte es, die A 20 und vor allem die Elbquerung bei Glückstadt zügig voran zu treiben.

Land baut B5 zunächst nur bis Wilster aus

Das Land entgegnete, dass der Ausbau der B5 zumindest bis auf halbe Strecke bis Wilster sehr wohl vorangetrieben werde. Bis Heiligenstedten soll der Ausbau bereits in diesem Frühjahr fertig sein (Kosten: 2 Millionen Euro), der Weiterbau bis Wilster für 16 Millionen Euro sei in der Planfeststellung. Nur für den letzten Abschnitt gebe es bislang keine Planungen. Der Ausbau von Bundesstraßen müsse jedoch nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.

Bei der Bahn liegt noch mehr im Argen. Die Strecke Itzehoe/Wilster-Brunsbüttel ist nur eingleisig und nicht elektrifiziert. Allein die fehlende Oberleitung verteuert den Bahnverkehr um rund 40 Prozent. Ein klarer Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Seehäfen. Schnabel verwies auf den neuen JadeWeserPort, der zwar noch nicht annähernd ausgelastet sei, aber bereits einen zweigleisigen Anschluss erhalten hat. Die Elektrifizierung solle nun folgen. „Wir wollen nicht mehr, als genauso gut wie alle anderen Häfen angeschlossen werden“, sagte er und verwies auf die ablehnende Haltung der DB Netz AG, die dieses mit einer mangelnden Auslastung begründet. Derzeit gebe es

eine Kapazität für 36 Züge, tatsächlich führen aber nur zwölf bis 16 am Tag, hieß es von dort. Dies rechtfertige nicht Investitionen in Höhe von 25 bis 45 Millionen Euro.

Brunsbüttel sei über die Schienen nicht einmal an den ÖPNV angeschlossen, bemängelte Schnabel weiter, und der Güterbahnhof dringend sanierungsbedürftig, da er im Winter teilweise unter Wasser stehe. Zudem verlaufe das Bahngleis quer durch das Werk der Total Bitumen Deutschland GmbH, was ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstelle. Die neuen Gleise müssten um das Werk herum gelegt werden. Alle diese Maßnahmen würden deutliche Millionenbeträge kosten, räumte Schnabel

ein. Allerdings stehe man in Konkurrenz zur Ostküste, wo der Fehmarnbeltunnel in den nächsten Jahren auf deutscher Seite angebunden werden müsse. Man habe in Brunsbüttel die Befürchtung, dass man im Westen nichts vom Kuchen abbekomme.

Aus Frankfurt hieß es dazu, dass dies zunächst in die Zuständigkeit der schleswig-holsteinischen Landesregierung und anschließend des Bundesverkehrsministeriums falle, wenn der neue Bundesverkehrswegeplan aufgestellt wird. Die Mittel seien endlich, und zunächst müssten die Engpässe abgearbeitet werden, wo bereits jetzt hohes Verkehrsaufkommen herrsche.

Endlich Taten am Nord-Ostsee-Kanal

Vom Wasser her bereitet den Brunsbüttelern natürlich zu allererst der Nord-Ostsee-Kanal Kopfzerbrechen. Er hatte im vergangenen Jahr betriebsbedingt und aufgrund von Streiks gleich mehrmals geschlossen werden müssen. Für Firmen wie die Raffinerie Heide bedeuteten derartige mehrtägige Ausfälle Einbußen in Millionenhöhe, die auch das Land zu spüren bekommen,

da die Heider einer der größten Gewerbesteuerzahler Schleswig-Holsteins seien. „Wir brauchen keine neuen Spatenstiche, sondern endlich Ergebnisse“, formulierte es Schnabel und spielte auf den ersten Spatenstich zum Bau der 5. Schleusenkammer durch den ehemaligen Verkehrsminister Peter Ramsauer vor eineinhalb Jahren an. Bis heute sei nicht mit dem Bau begonnen worden.

Ebenso wichtig sei laut Schnabel auch die Fahrrinnenanpassung der Elbe. Sie sei existenziell für die weitere Entwicklung der Region und müsse deshalb zügig umgesetzt werden. Die neue Geschäftsführerin der egeb: Wirtschaftsförderung, Martina Hummel-Manzau, ergänzte, dass die Infrastrukturverbesserungen einhergingen mit dem geplanten Bau des neuen Multipurpose-Piers, der vermutlich 2018 fertig gestellt sein werde und bis zu 600 Meter lang sein könnte. „Wir sehen das als Gesamtpaket“, sagte sie. Schnabel ergänzte in diesem Zusammenhang, dass die egeb finanziell und personell stark ausgedünnt worden sei und nur noch zwei Mitarbeiter für zwei Kreise zuständig seien. Dies sei nicht hinnehmbar.

Um die Dauer von Genehmigungsverfahren spürbar zu verkürzen, haben ChemCoast Park und die Kieler Landesregierung einen Workshop vereinbart, in dem Möglichkeiten zur Koordinierung der unterschiedlichen Behördenvorgaben ausgelotet werden sollen. Den Brunsbütteler Betrieben schwebt eine zentrale Anlaufstelle vor, die auch über die ständig wachsenden Auflagen aus Brüssel auf dem Laufenden ist. Ein weiterer

Knackpunkt sei laut Schnabel die nicht mehr garantierte unterbrechungsfreie Belieferung der Betriebe mit Energie. Vor allem bei der Gasversorgung hätten die Zulieferer aufgrund zu geringer Pipeline-Kapazitäten und Drücke nicht eine permanente Belieferung zusagen können. Dies würde bei einigen Betrieben zu Produktionsausfällen führen und sei deshalb absolut inakzeptabel, so Schnabel.

Text: Matthias Soyka

Unternehmen der ChemCoast Park-Werkleiterrunde

- Bayer MaterialScience AG
- BEBC (Bioenergie Brunsbüttel Contracting GmbH & Co. KG)
- Brunsbüttel Ports GmbH
- Chemische Fabrik Brunsbüttel GmbH
- E.ON Kernkraft GmbH (Brokdorf)
- egeb:Wirtschaftsförderung
- Friedrich A. Kruse jun. Internationale Spedition
- Holcim (Deutschland) AG (Lägerdorf)
- IZET Innovationszentrum (Itzehoe)
- Kernkraftwerk Brunsbüttel GmbH & Co. oHG
- Mercuria Biofuels Brunsbüttel GmbH & Co. KG
- Nordsee Gas Terminal GmbH & Co. KG
- Raffinerie Heide GmbH
- RWE Dea AG (Friedrichskoog)
- Sasol Germany GmbH
- SAVA GmbH & Co. KG
- Total Bitumen Deutschland GmbH
- Wilckens Farben GmbH
- Yara Brunsbüttel GmbH

JWP voll funktionsfähig

Realisierungsgesellschaft hofft auf bessere Zeiten

Es ist ruhig am JadeWeserPort. Zu ruhig. Alle paar Tage macht an der 1,7 Kilometer langen Kaikante mal ein großes Containerschiff fest, um Ladung aus Übersee für ein Feederschiff Richtung Ostsee loszuwerden. Zu wenig für die 400 Mitarbeiter, die vor der Eröffnung vor eineinhalb Jahren aufwändig geschult und eingestellt worden. Die meisten sind in Kurzarbeit, und es wird befürchtet, dass viele von ihnen in andere Hafenstädte abwandern, wo qualifizierte Kräfte dringend gesucht werden.

Um die große Anlage, die seit dem letzten Sommer nun komplett fertig ist, überhaupt ein wenig zu nutzen, werden derzeit Windräder vormontiert und als Drehsterne zu den Offshoreparks transportiert. Holger Banik, der neue Geschäftsführer der Realisierungsgesellschaft (JWPR), hofft auf bessere Zeiten. P3 ist ein Hoffnungsschimmer. Der Zusammenschluss der drei größten Containerreedereien Maersk, MSC und CMA CGM zu einer Allianz, die ihre Containerladung von Asien nach Europa mit den Supercarriern transportieren will, sofern die Kartellbehörden zustimmen. „Wilhelmshaven wäre auf einer festen Linie mit drin“, sagt Banik.

Da kommt die Kunde von der eventuell tickenden Zeitbombe unter der Kaikante zur Unzeit. „Wir hatten eine sehr schlechte Presse, teilweise auch zu recht“, räumt Banik ein, schließlich habe es ja Probleme gegeben. „Nun aber ist der Hafen voll funktionsfähig.“ Man sei über die Autobahn und zwei Bahngleise hervorragend angeschlossen, auch wenn noch die Elektrifizierung fehle. Und natürlich die Ladung. Im ersten Halbjahr seines Bestehens wurden gerade einmal drei (!!!) Container per Bahn vom JWP abgefahren.



Der JadeWeserPort wurde im letzten Spätsommer fertig gestellt



Maersk-Schiffe legen derzeit meist nachts zum Transshipment an

Die möglicherweise Spätfolgen der Sanierung waren Banik, der zum Jahresbeginn seinen Posten angetreten hat, neu. Die Betonvormauer sei durch Bunte auf den ersten Kilometer auf den Meeressgrund aufgebracht worden, der dort aus Lauenburger Ton besteht. Im zweiten Bauabschnitt, der sandigen Untergrund ausweist, habe man zur Vermeidung von Verkolkungen (Unterspülungen), vor den Beton noch eine kleine Spundwand in den Grund getrieben. Die Kranbahn

habe sich seitdem nicht verändert. Insofern habe er keinerlei Informationen darüber, dass irgendetwas nicht in Ordnung sei.

Bereits 2012 Gegenutachten vorgelegt

EUROGATE indes hatte bereits im Frühjahr 2012, als die Probleme mit den Schlusssprengungen bekannt wurden, in einem Gutachten eine andere Sanierung vorgeschlagen: Es sollte eine zweite, hohe Spundwand vor die bestehende marode Befes-

tigung getrieben und der Zwischenraum mit Kies ausgefüllt werden. Aus Zeit- und Kostengründen entschied sich die JWPR anders. Der damalige Ministerpräsident David McAllister (CDU) wollte unbedingt eine Eröffnung vor der Landtagswahl. Falls es nun zu einer juristischen Auseinandersetzung kommen sollte, hätte damit EUROGATE wohl gute Karten. Schließlich hat man frühzeitig auf die Gefahren hingewiesen.

Dass es so weit kommen wird, glaubt Banik freilich nicht. Die Mehrkosten für die Sanierung habe bislang allein Bunte getragen. „Wir sehen uns als Ergänzungshafen mit seeschifftiefem Wasser“, sagt Banik, „dessen Stärken im Transshipment liegen.“ Die Probleme seien beseitigt. Nun müsse nur noch die Ladung kommen.

Text: Matthias Soyka



Holger Banik,
Geschäftsführer JWPR

Straßenausbau - was kommt da auf uns zu?

Experten diskutierten Lösungswege zur Stauvermeidung

Investitionsschub in der Verkehrsinfrastruktur und Hamburg steht im Stau! Wie kann die Hansestadt die Herausforderungen der nächsten Jahre bewältigen? Darüber diskutierte die Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit mit Experten aus Wirtschaft, Verwaltung und Politik.

Martin Huber, Leiter des Amtes für Verkehr und Straßenwesen in der Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen, berichtete, dass entscheidende Infrastrukturprojekte im Bereich der Autobahnen in Planung seien. Der Ausbau der A7 Hamburg-Bordesholm (Dreieck) sei bereits ausgeschrieben worden. Der Bund leiste rund 600 Millionen Euro Anschubfinanzierung. Die Betreibergesellschaft solle über einen Zeitraum von 30 Jahren ein Verfügbarkeitsentgelt erhalten. Dies dürfe zu einer verkürzten Bauzeit und geringeren Beeinträchtigung der Autofahrer führen, da gesperrte Spuren Ertragsminderungen bedeuten werden. Die Spuren sollen in ihrer Anzahl erhalten, aber leicht verengt werden, jedoch – anders als beim Ausbau der A1 zwischen Hamburg und Bremen – um rund 30 Zentimeter je Spur breiter, um die Leistungsfähigkeit der Autobahn zu erhalten. Dennoch könne es zu kurzfristigen Vollsperrungen kommen, die jedoch über eine Netzbeeinflussungsanlage mit Echtzeitinformationen geregelt werden sollen. Mit Baubeginn wird Ende 2014 gerechnet. Die vollständige Finanzierung wird erst geklärt, wenn die Vergabe erfolgt ist. Huber

lobte die Baustellenkoordination. Während des A7-Ausbaus werden ein Mailingservice und eine ständige Verfügbarkeit aktueller Informationen im Internet eingerichtet.

Weitere Maßnahmen werden außerdem die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, der Anschluss der A26 an die A7 und der Weiterverlauf als Hafenuerspanne an die A1 sein. Allein dafür werde ein Bedarf von einer Milliarde Euro veranschlagt. Vor 2030 könne mit einer Realisierung nicht gerechnet werden.

FDP mahnt Sanierung der Fahrbahnen an

Wieland Schinnenburg, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Bürgerschaftsfraktion, stellte fest: „Hamburgs Infrastruktur muss dringend ausgebaut und saniert werden. Der Senat tut viel zu wenig hierfür.“ Nach seiner eigenen Darstellung ist mehr als ein Drittel des Hamburger Straßennetzes von 4.000 Kilometern sanierungsbedürftig. Im Jahre 2013 wurden gerade einmal 64 Kilometer, also 1,6 Prozent, saniert. Hinzu komme ein völlig unzureichendes Baustellenmanagement, so dass zusätzliche Staus vorprogrammiert

sind. „Viel zu oft sehen wir Straßenbaustellen, auf denen fast nicht gearbeitet wird.“

Stau sei ein altes bekanntes Problem in Hamburg, das der Senat nicht in den Griff bekomme. So fand Schinnenburg anhand Kleiner Anfragen heraus, dass die Verkehrsbehörde gar nicht weiß, wo in Hamburg genau Stau ist. Die KOST (Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen) nehme zudem keine Verkehrssimulationen vor, um das Baustellenmanagement effizient zu koordinieren. Außerdem werden die 350 Kilometer Bezirksstraßen dabei nicht erfasst, so dass sich die KOST nur auf 50 Kilometer Hauptverkehrsstraßen bezieht. Eine Studie zeigte, dass sich die Fahrzeit in Hamburg durch Staus im Schnitt um 32 Prozent verlängere. Im weltweiten Vergleich ein gutes Ergebnis, deutschlandweit aber Schlusslicht: Hamburg liegt damit auf Platz 2 der Top-Staustädte der Bundesrepublik.

Schinnenburg schlug Lösungswege vor: Abend- und Wochenendarbeit müssten kontinuierlicher ausgenutzt werden. Im Zeitraum Montag bis Samstag von 7 bis 23 Uhr dürfe gebaut werden. Dieser Zeitrahmen müsse ausgeschöpft werden, um Baustellenzeiten und da-

mit Stauzeiten zu verkürzen. Weitere Anreize zur schnelleren Fertigstellung von Bauprojekten sah er im Bereich der Vertragsstrafen und Bonus- bzw. Malus-Systeme.

Zu späte Einbeziehung der Verbände

Kurt-Jürgen Schimmel-pfeng, Geschäftsführer des Vereins Hamburger Spediteure e.V. (VHSp), kritisierte, dass die Erklärungen und Ankündigungen der Baumaßnahmen am Ende selten den Tatsachen entsprechen und eine verbindliche Planbarkeit für Transportunternehmen einfach nicht gewährleistet wird. Vor dem Hintergrund steigenden Wettbewerbes sei das problematisch. Doch eine wesentliche Ursache für Verzögerungen beim Ausbau von Infrastrukturmaßnahmen liege nicht ausschließlich bei den politischen Entscheidern, sondern im Verbandsklagerecht. Es sieht vor, dass Verbänden erst am Ende eines Verfahrens die Möglichkeit zur Beteiligung eingeräumt wird, wenn wesentliche Grundpfeiler des Projekts längst feststehen. Dies führe am Ende zu Klagen, die durch eine frühzeitigere Einbeziehung vermieden werden könnten.

Text: Jennyfer Dutschke



Das Forschungsschiff „Atair“ wird spätestens im nächsten Jahr außer Dienst gestellt werden

Windparks helfen Meeresfauna

BSH stellt Verbesserung der Lebensbedingungen im Bereich von alpha ventus fest

Lange Zeit hatten sich Umweltschützer Sorgen gemacht, der Betrieb von Offshore-Windparks könnte die Meeresflora und -fauna schädigen. Das Bundesamt für Seeschifffahrt- und Hydrografie (BSH) hat in den vergangenen fünf Jahren erstmals die Auswirkungen solcher Anlagen am ersten deutschen Hochseewindpark alpha ventus überprüft und festgestellt, dass eher das Gegenteil der Fall ist. Die tief im Meeresboden verankerten Gründungsstrukturen wirken wie künstliche Riffs und haben zu einer vermehrten Population von Meeresbewohnern geführt, teilte die Präsidentin des BSH, Monika Breuch-Moritz, in der Jahrespressekonferenz mit. „Das Bodenleben und der Artenreichtum haben zugenommen“, sagte sie. Allerdings müsse dies auch bei größeren als nur zwölf Anlagen verifiziert werden.



Die Einhaltung der Umweltschutzrichtlinien wird auf der Elbe überwacht

Derzeit sind zwei Parks (alpha ventus, Bard 1) in Betrieb, acht im Bau und 33 genehmigt. 95 weitere Projekte würden derzeit geprüft. Doch nicht alle dürften das Go erhalten. Das BSH checkt jeweils, ob die Bauten den Seeverkehr, den Naturschutz oder „die Sicherheit der Bündnis- und Landesverteidigung“ beeinträchtigen. Viele der Anträge ruhen derzeit, bestätigte Breuch-

Moritz. Nach einem anfänglichen Hype mit zum Teil doppelten Überplanungen von Gebieten warteten nun viele Investoren eher ab. Immerhin wurden mit der Fertigstellung des Bundesfachplans Offshore Nordsee im vergangenen Jahr durch das BSH die Grundlagen für einen geordneten Netzanschluss der Windparks gelegt.

Neue Messmethode für Abgasemissionen

Die Überwachung von Umweltschutzrichtlinien will das BSH auch in Zukunft weiter verbessern. Deshalb fördert das BSH ein Projekt der Universität Bremen und des Helmholtz-Zentrums Geesthacht zur Messung von Schadstoffen in der marinen Atmosphäre und in Abgasen von fahrenden Schiffen. Messstationen auf Neuwerk und bei Wedel konnten dabei Verstöße gegen die Abgasrichtlinien bei weniger als zehn Prozent der vorbeifahrenden Schiffe ermitteln. Spätere Kontrollen des Bunkeröls auf den Schiffen bestätigten die Messungen. Das neue System könnte im kommenden Jahr auch außerhalb der Elbe zum Einsatz kommen, wenn es darum geht, die Einhaltung der neuen SECA-Richtlinien in



BSH-Präsidentin Monika Breuch-Moritz erläutert an einer Karte die Lage der Windparks

Nord- und Ostsee zu kontrollieren. Die Messanlagen könnten beispielsweise an Offshore-Bauten installiert werden.

Die Zufahrt nach Hamburg soll aber auch erleichtert werden. Das BSH wird in diesem Jahr das Pilotprojekt Ticon zur elektronischen Navigation starten. Darin sollen aktuelle Daten zu Wind, Seegang, Wasserstand, Strömung und Eisgang laufend sowohl an Bord als auch an Land in Echtzeit zur Verfügung stehen und in den elektronischen Seekarten dargestellt und ausgewertet werden. Das BSH hofft, dass dadurch besonders Großschiffe das Tidedefens-

ter der Elbe noch effektiver ausnützen können. Neben der Deutschen Bucht sind zudem die Strecken Travemünde-Trelleborg und Hamburg-St. Petersburg in dem Projekt integriert.

Immer weniger Schiffe unter deutscher Flagge

Die Krise der Schifffahrt hat sich auch in der Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe niedergeschlagen. Sie sank erneut auf jetzt noch 395. Insgesamt sind laut BSH noch 3.350 Schiffe in deutschem Eigentum.

Das BSH selbst betreibt fünf Schiffe. Sein Ältestes, die „Atair“, soll nach 26

Dienstjahren nun verkauft und ersetzt werden. Ein Neubau dürfte noch in diesem Jahr in Auftrag gegeben werden. Die Kosten für das neue Forschungsschiff könnten bei mindestens 75 Millionen Euro liegen. Es soll nicht nur mit einem hochmodernen LNG-Antrieb ausgestattet sein, sondern im Gegensatz zur „Atair“ auch über eine Klimaanlage verfügen. Die hohen Temperaturen im Sommer hatten vor allem der empfindlichen Elektronik an Bord zuletzt zu schaffen gemacht. Das neue Schiff soll auch größer als die gut 51 Meter lange „Atair“ werden.

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.

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

WALTER LAUK
 CONTAINERSPEDITION GmbH

WALTER LAUK
 ERWERFÜHREREI GmbH

Festmacher starten durch

Hamburg Lines Men expandieren nach Großaufträgen



Ein Boot der Hamburg Lines Men auf dem Weg zum Einsatz in den Hafenbecken

Vor rund eineinhalb Jahren scherte Hans Oestmann nach internen Differenzen mit den übrigen Anteilseignern aus der Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger aus, in der auch der elterliche Betrieb angeschlossen war, und gründete die HLM Hamburg Lines Men GmbH. Nach verhaltenen Anfängen im vergangenen Jahr startet die HLM nun richtig durch. Seit Anfang Januar zählen die Reedereien Maersk und Unifeeder sowie K+S zu den Kunden. Für Oestmann bedeutet dies eine Ver fünf fache des Umsatzes. Dem entsprechend ist er kräftig am expandieren.

Mit Jan Stein kam zunächst ein weiterer Mitarbeiter und bald zweiter Geschäftsführer. Beide haben früher schon zusammen gearbeitet. Zudem holte Oestmann acht Mitarbeiter aus seinem alten Betrieb zu der HLM und verdoppelte damit seine Angestelltenzahl. „In der alten Firma wären sie sonst beschäftigungslos gewesen“, berichtet Oestmann. Schließlich gebe es im Hafen im Bereich der Festmacher wenig neue Kunden. Nur die Verteilung könne sich ändern. Insgesamt über 5.000mal im Jahr dürften die HLM-Männer nun aus-

rücken, um vor allem die Feeder beim Verholen im Hamburger Hafen immer wieder los- und festzumachen. Im Schnitt fahren sie vier Terminals vor der Reise in die Ostsee an. Hinzu kommen die großen Containerschiffe von Maersk und rund 300 Bulker, die bei K+S anlegen.

Fünf neue Fahrzeuge und ein Boot angeschafft

Dafür hat Oestmann fünf neue Fahrzeuge angeschafft: Drei Mooring cars, auf denen die Winden für das Heranziehen der Leinen montiert sind,

und zwei Pkw, mit denen seine Mannen zu den Einsatzorten fahren. Dazu kommt noch ein weiteres Boot. Insgesamt kostete dies 300.000 Euro. „Wir überlegen, ob wir die Mooring cars an den großen Terminals parken“, berichtet Stein. „Wir kommen teilweise auf dem Wasser wesentlich schneller voran.“ Oestmann besitzt u.a. ein Speedboot, das fast 100 km/h schnell ist. Aber auch die normalen Boote sind zügiger als manch Pkw unterwegs, vor allem, wenn auf der Köhlbrandbrücke Stau ist. Da der Firmensitz mit dem

markanten Kuppelbau genau unter dem Hamburger Wahrzeichen liegt, genügt ein bloßer Blick aus dem Fenster, um die Verkehrslage zu checken.

Derzeit sucht Oestmann deshalb nach einem Catamaran. Doppelkufenboote seien sehr schnell und leicht und bräuchten somit weniger Treibstoff, meint er. Zudem sei der Verschleiß deutlich geringer. Auch über eine Erweiterung der Unternehmenszentrale denkt Oestmann bereits nach. Ein dreistöckiger Anbau mit zusätzlichen Büros und Sozialräumen wäre denkbar.



Das Festmachen von Schiffen im Fluss ist besonders zeitaufwendig

Ein weiterer Schritt soll der Ausbau der IT-Vernetzung sein. „Wir geben unsere Aufträge bislang über Funk weiter“, berichtet Stein. Da die Mitarbeiter rund um die Uhr tätig sind, wäre es für die Disposition hilfreich zu sehen, wo die Männer gerade sind. „Künftig könnten wir die neuen Einsatzorte auf Tablets verschicken. Darauf könnte auch die genaue Position des Schiffes auf einer Hafenkarte mit verschickt werden.“

Auch Auslandseinsätze künftig denkbar

Doch damit nicht genug. Oestmann überlegt auch, in anderen Hafenstädten aktiv zu werden. „Wir haben bereits eine Anfrage von einer Reederei, die mit unserer Arbeit sehr zufried-

den ist, ob wir für sie nicht auch in Rotterdam tätig zu werden.“ Maasvlakte 2, das in einem knappen Jahr den Betrieb aufnehmen soll, wäre beispielsweise ein Thema, wenngleich es Externe zunächst immer schwer hätten. Das neue Jahr hat somit gut für die

HLM begonnen. Auch was das Wetter angeht.

Bei Schnee und Eis bis zu 40 Prozent Mehrarbeit

Der milde Winter habe die Arbeit erheblich erleichtert. Bei klirrendem Frost könne es schon passieren, dass die

schweren Schiffstau wie Masten aus dem Rumpf ragen und mit Brechstangen um die Poller gebogen werden müssen, sofern von diesen zuvor das Eis abgeschlagen wurde. Mehrarbeit von gut 40 Prozent bedeutet dies.

Text: Matthias Soyka



Firmenchef Hans Oestmann (l.) und sein neuer Kollege Jan Stein



Bei dem kleineren Schiffssimulator sind nur vorne und hinten Bildschirme angebracht



Im großen Simulator hat man eine 360-Grad-Rundumsicht

MTC wird international

Nach Gdynia ließ auch die malaysische Hafenbehörde von Johor eine Studie erstellen

Das Marine Training Center Hamburg (MTC) hatte im Februar 2009 wahrlich einen schlechten Starttermin gewählt. Mitten in die größte Krise der modernen Schifffahrt hinein eröffnete ein neues Übungszentrum für Seeleute, Lotsen und Hafenbehörden. Doch ungeachtet der global-wirtschaftlichen Probleme hat sich das MTC nach fast fünf Jahren mehr als frei geschwommen und ist nun auch dabei, sich international zu etablieren. Größter ausländischer Kunde war bislang die Hafenbehörde aus Johor (Malaysia).

Nach dem polnischen Gdynia (Gdingen) war es der zweite, nicht-deutsche Hafen, der als nautische Absicherung für Umbauten im Hafen, etwa durch einen neuen Wendekreis oder Ausbaggerungen,

die Hilfe der computer-gestützten Modelle des MTC suchte. Vier Monate dauerte es, berichtet MTC-Chef Heinz Kuhlmann, bis der gesamte Hafen von Johor mit all seinen Bauten und geografischen Gegebenheiten in die Computer einprogrammiert war und in den Simulatoren täuschend echt abgebildet werden konnte.

Drei Simulatoren mit modernster Technik

Ein großer 360-Grad-Simulator und zwei etwas kleinere 240-Grad-Simulatoren befinden sich im MTC. Allein zwölf PCs

werden benötigt, um in dem großen Simulator, in dessen Mitte eine Schiffsbrücke mit den modernsten technischen Geräten nach gebaut ist, die Projektionen an die Wand zu werfen. Natürlich war der Hamburger Hafen das erste Gebiet, was in die Computer eingespeist wurde. Darauf folgten die Deutsche Bucht und der gesamte Nord-Ostsee-Kanal sowie weitere deutsche Häfen.

Mittlerweile ist das MTC für die Hamburg Port Authority (HPA) ein unverzichtbarer Partner, um Großschiffen das Anlaufen des Hamburger Hafens zu ermöglichen.

Noch während die Schiffe im Bau sind, kommen die künftigen Eigner mit den Konstruktionsplänen nach Hamburg und legen sie der bei der HPA dem Hafenskapitän vor, der die Unterlagen an das MTC weiter reicht. Aus den Daten modellieren Kuhlmanns Mitarbeiter am PC ein perfektes Modell des Neubaus mit all seinen technischen Besonderheiten.

Für jedes Schiff wird ein eigenes Profil erstellt

„Kein Schiff reagiert gleich“, erläutert Kuhlmann. Manche seien besonders wind- oder strö-

mungsanfällig, andere wiederum neigten dazu, eher bug- oder hecklastig zu sein. „Squat“ nennen dies die Fachleute. Dadurch könne sich der Tiefgang oder die Breite der Fahrwinne, die ein Schiff benötigt, verändern. Ist ein Neubau einprogrammiert, fahren Hamburger Hafenslotsen im Simulator diverse Probeanläufe unter unterschiedlichsten Bedingungen. Sturm, Nebel, Schnee, Strömung, Tide – alles wird getestet. Am Ende entsteht ein Katalog, unter welchen Bedingungen (Wind, Tiefgang, Tide etc.) das Schiff die Hansestadt anlaufen kann.

Allein für die HPA erstellt das MTC vier bis fünf Studien im Jahr. Zuletzt nach den 13.000-TEU-Schiffen auch für die 16.000- und 18.000-TEU-Schiffe. Und für jeden dieser Schiffstypen müssen alle Hamburger Hafenslotsen, die erst nach sieben Jahren Berufserfahrung auf kleineren Schiffen die Befähigung

zur Steuerung der Megacarrier erreichen, entsprechend des erstellten Anlaufprofils im MTC eine Schulung absolvieren. „Wir wollen aber zudem durchaus auch weiter international tätig sein“, erklärt Kuhlmann, der hofft, dass sich die gute Arbeit des MTC weiter herum spricht.

Dabei kann sich sein acht-köpfiges Team nicht über mangelnde Arbeit beklagen. Denn neben den nautischen Studien sorgen Kurse, an denen auch Schlepperkapitäne regelmäßig teilnehmen, für Auslastung, zumal nach einer Vorschrift der Weltschiff-fahrtsorganisation Lotsen mindestens einmal im Jahr für fünf Tage am Simulator arbeiten müssen. Nicht zuletzt deshalb gehören die drei Lotsenbrüderschaften zu den Miteignern des MTC.

86 Kurse für Kapitäne und nautische Offiziere

Aber auch die ständigen technischen Neuerungen

muss der Offizier diesen Schein neu erwerben.

Der technische Fortschritt führt aber auch dazu, dass das MTC permanent neue Geräte anschaffen muss, um auf dem neusten Stand der Technik zu sein. So wird gerade das Vessel Traffic System beim MTC installiert, damit dort die Nautiker der HPA oder der Revierzentralen beispielsweise den Umgang mit Störfällen üben können. Was soll beispielsweise die Nautische Zentrale, die den Seeverkehr im Hamburger Hafen steuert, tun, wenn ein großes Schiff mit Maschinenschaden die Fahrwinne blockiert?

Computerspielgrafiken sollen Optik perfektionieren

In den kommenden Jahren will Kuhlmann auch die ohnehin schon gute Darstellung der Simulatoren weiter verbessern. Bei der Visualisierung von Schiffen und Landschaften bedient man sich zunehmend der Software von 3-D Computerspielen, die vor allem die Simulation der Gebäude und Landschaft täuschend echt wieder geben soll. „Die Teilnehmer achten nämlich auch auf Details wie die Windsäcke an Land“, berichtet Kuhlmann. „Wenn die nicht zu sehen sind oder in die falsche Richtung hängen, werden wir gleich kritisch angeschaut.“ Und da alles bis ins kleinste Detail stimmen soll, gibt das MTC auch hier weiter Gas. Denn wenn die Fahrwinnenanpassung kommen sollte, muss die Simulation wieder geändert werden – und das Training beginnt von neuem.

Text: Matthias Soyka



Heinz Kuhlmann,
MTC-Geschäftsführer



Bei Krankheit verfällt der Urlaub nicht

Bis 15 Monate nach Ablauf eines Jahres kann man ihn noch in Anspruch nehmen

Ab in den Süden – aber nur, wenn man nicht zu lange krank gewesen ist

Zwei Töchter, deren Mutter verstarb, sorgten jetzt für einige Aufregung vor den Arbeitsgerichten. Der Fall: Die Mutter war seit dem 4. Oktober 2006 als Promotionsmitarbeiterin beschäftigt und bereits wenige Monate später nicht mehr einsatzfähig gewesen. Seit dem 10. Februar 2007 litt sie so unter einer Krankheit, dass sie nicht mehr arbeiten konnte. Leider verstarb sie am 20. Januar 2010 – noch während der Arbeitsvertrag lief.

Und was machten die Töchter, die sie beerbten? Sie erinnerten sich an die Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichtes zum Urlaub – und verlangten allen Ernstes eine Abgeltung für den Urlaub der Mutter, die ja bereits beerdigt worden war: Ein Arbeitstag für 2006, 28 Arbeitstage für 2007, 33 Arbeitstage für 2008 und 35 Arbeitstage für das Jahr 2009. Und wie urteilten die Gerichte? Der Fall musste durch drei Instanzen bis zu den Richtern am Bundesarbeitsgericht in Erfurt ausgefochten werden. Und da stand dann fest: Die Töchter bekommen keinen Cent! Die

banale Begründung der Richter: Der Urlaubsanspruch der Mutter ging mit ihrem Tod unter. Wer nicht mehr lebt, kann keinen Urlaub mehr antreten. Und dann wandelt sich der Anspruch auf Urlaub auch nicht in Geld um (BAG, Urteil vom 12.03.2013 – 9 AZR 532/11)!

EuGH hob alte Rechtsprechung auf

Der Fall zeigt: Beim Thema Urlaub ist an den Gerichten immer etwas los. Und das schon seit einigen Jahren. Noch bis zum Jahr 2009 dachten Arbeitgeber und Arbeitnehmer, dass

sie alten Urlaub immer nur bis zum 31. März des folgenden Jahres mitnehmen konnten. Alle Tage, die bis dahin nicht genommen waren, mussten verfallen. So war die Rechtslage seit 1982.

Dann der Paukenschlag aus Straßburg: Der Europäische Gerichtshof entschied: Nein! Der Urlaub verfällt nicht immer. Nämlich dann nicht, wenn der Arbeitnehmer krank ist und seinen Urlaub nicht nehmen konnte. Denn wer krank ist, könne sich nicht erholen. Aber jeder muss mindestens vier Wochen Urlaub im Jahr haben. Darum, so die Straßburger,

darf der Urlaub bei Arbeitnehmern, die krank sind, zunächst nicht verfallen.

Instanzen urteilten unterschiedlich

Bedeutete das nun, dass die Angestellten, die vielleicht sieben oder acht oder auch neun Jahre krank waren, am Ende diesen gesamten Urlaub ausgezahlt bekommen müssten? Da wären bei einigen Langzeitkranken ganz schön hohe Summen zusammen gekommen!

Das dachte sich zumindest auch ein Angestellter eines Wasser- und Schiffsamtes in Süddeutsch-

land. Er war immerhin vom 1. August 1982 bis zum 31. März 2009 beim Wasser- und Schiffsamtsamt beschäftigt. Seit dem 20. Februar 2006 konnte er allerdings nicht mehr arbeiten, er war durchgehend krank bis zum Ende des Arbeitsverhältnisses rund drei Jahre später.

Am 23. März 2010 schrieb er dem Arbeitgeber, dass er noch Urlaub zu beanspruchen habe – nämlich unter anderem 24 Tage für das Jahr 2006! Er machte also Urlaub geltend für eine Zeit, die vier Jahre zurück lag. Er zog vor das Arbeitsgericht – und gewann. Der Arbeitgeber legte Berufung ein – wieder gewann der Kläger. Der Arbeitgeber legte Revision beim Bundesarbeitsgericht ein – und dieses Mal: verlor der Kläger. Die Richter urteilten,

dass der Urlaub aus dem Jahr 2006 spätestens nach dem 31. März des Jahres 2008 erloschen sei – also 15 Monate, nachdem das Urlaubsjahr 2006 zu Ende gegangen war.

Rückwirkung einen Riegel vorgeschoben

Und das wurde im Prinzip so begründet: Wer immer weiter alten Urlaub mit ins nächste und das übernächste Jahr nimmt, hat ja auch noch Urlaub, der neu entsteht. In jedem Jahr kommen neue Tage hinzu. Nun ist es nicht einzusehen, warum die alten Urlaubstage aufrecht erhalten werden sollen, wenn sich doch immer mehr Urlaubstage ansammeln! Darum zogen die Richter eine Grenze bei 15 Monaten. Urlaub, der nach 15 Monaten immer noch



Thomas Schneider,
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Markus Waitschies,
Fachanwalt für Arbeitsrecht

nicht angetreten wurde, soll verfallen. Weil dann ja genügend anderer Urlaub vorhanden ist (BAG, Urteil vom 11.06.2013 – 9 AZR 855/11)!

Und was bedeutet das nun alles für die zwei Töchter, die den Anspruch ihrer verstorbenen Mutter durchsetzen wollten? Wäre die Mutter erst gestorben, als der Arbeitsvertrag beendet war, hätten die Töchter das

Geld für den Urlaub erhalten – und zwar für bis zu etwas mehr als zwei Jahre rückwirkend.

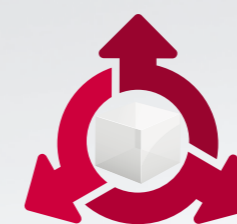
Text: Thomas Schneider,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

Markus Waitschies,
Rechts- und Fachanwalt für
Arbeitsrecht

www.wiechmann-kanzlei.de

Der Treffpunkt am Tor zur Welt

2. Fachmesse für internationales
Transport- und Logistik-Management



transfairlog

4. – 6. November 2014

Messe Hamburg, Deutschland

Veranstalter:

EUROEXPO
Messe- und Kongress-GmbH
Tel. +49 (0)89 32391-241
www.transfairlog.com



Jetzt unter
www.transfairlog.com
Infos anfordern!

Boh, ey, sind die dick, Mann!

Die Hamburger des „Mooi“ im Schanzenviertel sind echt hausgemacht

Das Schanzenviertel in Hamburg hat sich in den letzten Jahren einerseits als In-Viertel für die jüngere Generation und Kreative entwickelt, zum anderen hat es sich seit geraumer Zeit als Kulminationspunkt für lichtscheues Gesindel hervor getan, das das Recht auf Demonstrationsfreiheit für Randalen und Massenschlägereien mit der Staatsgewalt missbraucht. Wird man der Chaoten habhaft, landen diese im Strafjustizgebäude, neben dem sinniger Weise die russisch-orthodoxe Gnadenkirche steht. Und genau daneben mit Blick auf den Süd-Eingang zur Hamburg Messe befindet sich das „Mooi“, das mit seinem Eingang im Hinterhof praktisch das Tor zum Schanzenviertel bildet.



Versteckter Eingang

Im Sommer ist es kein Problem, das „Mooi“ zu finden, denn dann stehen bis vorne an den Kirchvorplatz Dutzende von Tischen. Im Winter indes muss man den Durchgang zum Innenhof nehmen, um in ein rund 100 Jahre altes Gebäude zu gelangen, in dem sich etwa 20 Holztische mit dunklen Stühlen und gelb-beigen Sitzbezügen befinden. Wer zur Mittagszeit kommt, wird es nicht einfach haben, auch außerhalb der Messezeit einen Platz zu finden, denn von den gegenüber liegenden Gerichten strömen allerhand Richter, Anwälte und Klienten herein, wengleich die Mehrzahl der Kunden eher jüngeren Alters ist. Vielleicht liegt es an den etwas gewöhnungsbedürftigen To-



Hausgemacht und üppig: Hamburger-Mittagstisch

ilettenanlagen, die sich in einem Nebengebäude im Erdgeschoss befinden und noch eindeutig den spröden Charme der Vorkriegszeit aufweisen.

Der friesische Name bedeutet soviel wie „schön“

Mehr als aufgewogen wird dieses Manko allerdings von dem Mittagstisch, der in der Regel einmal in der Woche jeweils Schnitzel und Hamburger umfasst. Und dafür ist das „Mooi“, das im Friesischen übrigens so viel wie „schön“ bedeutet, berühmt, denn das Essen ist wirklich handgemacht. Vor allem beim Hamburger merkt man das, denn anstatt der platt gedrückten Hackfleischscheiben schottischer Schnellrestaurants

erhält man hier einen zwei Finger dicken Fleischklops, der mit Jalapenos, Tomaten, Cheddar Käse, Rucola und Mayonnaise umlegt ist. Dazu werden für neun Euro eine Portion Pommes frites und ein Salat sowie im Vorwege einige Schieben ofenfrisches Stangenweißbrot mit je einem Schälchen Olivenöl und Salz aufgetischt. Das reicht dann völlig aus, um einen ausgewachsenen Mann rundum zu sättigen.

Alle Mittagsgesichte kosten unter zehn Euro

Dass das „Mooi“ eine durchaus heterogene Nachbarschaft hat, zeigt sich spätestens, wenn man auf die Idee kommt, Apfelschorle oder Limonade als Getränk zu bestellen. Solch profane

Dinge werden kurzerhand in einer Flasche auf den Tisch gestellt – ohne Glas. Na dann: Prost!

Wem das Tagesgericht nicht zusagt, kann auch á la carte zu jeweils unter zehn Euro bestellen. Gereicht werden Kürbisrisotto mit Safranfenchel, hausgemachte Maccheroni mit Bolognese, Salsa chocolat und Chili oder Curry-Hähnchen-Maultauschen mit Gemüsestreifen. Für den kleinen Hunger kann man eine Tomaten-Ingwer-Suppe ordern (fünf Euro). Wer umgekehrt großen Appetit hat, sollte zum Business-Lunch greifen, das die Suppe, eines der Hauptgerichte und einen Espresso umfasst. Der Name freilich ist irreführend, denn die Portionen sind einer für einen an Mangelerscheinungen leidenden Möbelpacker dimensioniert.

Text: Peter Glaubitt

Mooi

Karolinenstraße 7
Hinterhof
20357 Hambrug
Tel: 040 43 19 00 66
info@mooi-menu.de
http://www.mooi-menu.de

Öffnungszeiten:

Montag bis Freitag 12 bis 15 Uhr
Freitag und Sonnabend
18 bis 23 Uhr

Von wegen Rente

R. E. D. 2 – Noch Älter. Härter. Besser



Schießwütig: Helen Mirren



Handgreiflich: Catherine Zeta-Jones und Bruce Willis



Ab sofort im Handel

Erinnern Sie sich noch an R.E.D.? Der lose auf einem dreiteiligen Comic basierende Film aus dem Jahr 2010 zeigte Bruce Willis, John Malkovich und viele weitere Schauspieler fortgeschrittenen Alters in einer Spionage-Komödie, in der sich bereits im Ruhestand befindliche Agenten (Retired. Extremely Dangerous) aufmachen, noch einmal die Welt zu retten. Der Film war ein Überraschungshit, der die Erwartungen der Produzenten übertraf. Also musste ein Sequel her. Hier ist es, und wer den ersten Film mochte, wird mit dem Nachfolger auch seinen Spaß haben.

Frank Moses (Bruce Willis) versucht verzweifelt, es sich mit seiner neuen Freundin Sarah (Mary-Louise Parker) im Ruhestand muckelig zu machen. Da taucht sein alter Kumpel Marvin (herrlich durchgeknallt: Malkovich) auf und warnt ihn vor neuen bösen Jungs. Während es die ge-

langweilte Sarah nach ein wenig Action dürstet, will Frank davon nichts hören. Kurz darauf beißt Marvin ins Gras, und die Jagd auf Frank ist eröffnet. Aus irgendeinem Grund sind alle davon überzeugt, dass es sich bei ihm um einen Atom-Terroristen handelt, der in einer Großstadt eine Nuklearwaffe zünden will. Frank, Sarah und diverse gute alte und neue Bekannte fliegen um die Welt, um Schlimmstes zu verhindern, hinterlassen dabei aber mehr oder weniger unfreiwillig eine Schneise der Verwüstung. Bald sind alle Geheimdienste der Welt hinter ihnen her, um sie zu ihrem Schöpfer zu schicken...

Freigabe erst ab 16 Jahren, obwohl wenig Blut fließt

R. E. D. 2 ist Teil einer Reihe von neueren Filmen, die zeigen, dass man noch immer mit der alten Garde rechnen muss. Aktuell prügeln sich „Zwei vom alten Schlag“ durch die Kinos,

und die „Expendables“ gehen auch bald in die dritte Runde. Wo sind eigentlich Filme mit jüngeren Darstellern, die gut unterhalten können, ohne dass es um Superhelden oder riesige Roboter geht? Ein Ausbund an Originalität ist die Prämisse des Films dabei nicht. Sie dient nur dazu, Frank Moses und seine Mannen in immer absurdere Schusswechsel, Verfolgungsjagden und trickreiche Wendungen zu verstricken. Der Body-Count ist hoch, allerdings fließt erfrischend wenig Filmblut, so dass man sich trefflich über die FSK-Freigabe ab 16 Jahren streiten kann, zumal es sich eindeutig um eine Komödie handelt.

Die Ausgangssituation des Originalfilms – Frank langweilt sich im Ruhestand – wird dabei ganz einfach umgedreht, diesmal ist Sarah vom Nichtstun angeödet, während Frank seine Ruhe will. Das passt gut zu Bruce Willis zurückhaltendem Spiel, welches ihn in seinen letzten Filmen

immer etwas gelangweilt erscheinen ließ. Was den Film letztlich sehenswert macht, ist die Darstellerriege, die sich hier mit wunderbar überzeichneten Charakteren ein Stelldichein gibt. Catherine Zeta-Jones als männermordende russische Agentin und Helen Mirren als britische Profikillerin seien nur beispielhaft genannt. Den Vogel schießt aber fraglos Anthony Hopkins als irrer Wissenschaftler ab, der dem Affen mit Lust Zucker gibt. Große Kinokunst ist das nicht, aber ein großer Spaß. Folgerichtig werden fast so viele Kalauer abgefeuert wie blaue Bohnen und die Handlung bleibt weitgehend von Logik befreit. Teil 3 darf kommen.

Text: Martin Soyka



Wer ist am durchgeknalltesten?

Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG:



Zum 1. Januar haben Alexander Rediske, Vertriebsleiter, Marian Suhr, Leitung Procurement, Dirk Rieger, Leitung Bahnabteilung, und Isabell Osinga, Leitung Buchhaltung, Gesamtprokura erhalten. Rediske (34) ist seit 2008 für die Zippel Gruppe tätig und verantwortet u. a. die Großkundenbetreuung. Zuvor war der ausgewiesene Logistikexperte in verantwortlichen Positionen in Speditionen und Reedereien tätig. Suhr (37) verantwortet seit 2010 als Leiter Procurement den Ausbau des nationalen und internationalen Geschäfts. Der gebürtige Rostocker war vorher mehrere Jahre in gleicher Funktion bei namenhaften Unternehmen aus der Logistikbranche tätig. Rieger ist seit 2008 Leiter der Bahnabteilung. Osinga hat nach mehrjähriger Tätigkeit im Unternehmen im letzten Jahr die Leitung der Buchhaltung übernommen.



WCT Europe GmbH:

Sebastian Hornauer ist neuer Global Cabotage Manager in der Elmshorner Niederlassung des Seevetaler Unternehmens. In dieser Funktion ist er nicht nur für dessen weltweite Schifffahrtsaktivitäten, sondern ist auch für den neuen Container-Bereich verantwortlich. Hornauer war zuvor bei der Hamburger Container-Spezialisten CONICAL GmbH Sales Manager.

Röhlig & Co. Holding GmbH & Co. KG:

Andreas Kayser, bis dato Leiter der Röhlig-Niederlassung in Frankfurt/Main, hat zusätzlich die Leitung der Stuttgarter Niederlassung des inhabergeführten Logistikunternehmens übernommen. Künftig führt er beide Niederlassungen als Regional Manager Southwest Germany in Personalunion, wovon Röhlig Deutschland sich Synergien in der Region verspricht. Der bisherige Niederlassungsleiter Stuttgart, Lothar Bergmann, geht in den Ruhestand. Kayser ist ausgebildeter Speditionskaufmann und Betriebswirt (DAV) der Fachrichtung Verkehrswirtschaft und Logistik. Der

33-Jährige hat sich vor allem durch die erfolgreiche Leitung der Frankfurter Niederlassung seit November 2012 profiliert.

DSV Air & Sea GmbH:



Mit Antonio Cirmia (43) wechselt der bisherige Chef der deutschen Express Sparte als General Manager DSV XPress Global in eine leitende Funktion der DSV Gruppe. Unter seiner Führung will der dänische Logistikkonzern seine Expressdienste weltweit ausbauen. Cirmia wird der deutschen Air & Sea Gesellschaft weiter beratend zur Seite stehen und bleibt Mitglied der Geschäftsleitung. Auf den vakanten Posten als General Manager DSV XPress Germany rückt Pietro Sinató (36) nach. Der Diplom-Betriebswirt (BA) und erfahrene KEP Mann hatte DSV's Express Produkt mehrere Jahre in verschiedenen Positionen begleitet, bevor er kürzlich die Vertriebsleitung Deutschland übernahm und in die Geschäftsleitung berufen wurde. Neu im Unternehmen angefangen hat zudem der Vertriebsleiter Deutschland Andreas Polychronakos (33).

Nord-Ostsee-Kanal mit deutlichen Verlusten

Kiel – 18 Tage war der Nord-Ostsee-Kanal im vergangenen Jahr nicht passierbar, was eine Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs von fünf Prozent bedeutet. Fast doppelt so hoch war jedoch der Verlust an Ladung und Schiffsbewegungen im Vergleich zu 2012. Die transportierte Ladungsmenge ging um neun Prozent auf 94,8 Millionen Tonnen zurück, die Zahl der Schiffe um 10,8 Prozent auf 31.097. Im Teilstreckenverkehr etwa nach Rendsburg oder in die am Kanal liegenden Hafenteile von Brunsbüttel waren es 7.289 Schiffe (-9,7 Prozent). „Das ist selbstverständlich kein befriedigendes Ergebnis, lässt aber hoffen, dass nach dem Abschluss der Reparaturen der Großen Nordkammer in Brunsbüttel im Jahr 2014 wieder positive Wachstumssignale zu erwarten sind“, sagte Jörg Heinrich, Leiter des Dezernats Schifffahrt in der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS). Der NOK war wegen Reparaturarbeiten im März acht Tage, wegen Streiks im August, vier Tage im Oktober wegen einer Havarie und aufgrund zweier Herbststürme gesperrt. Nach dem Rekordjahr 2012 ist der NOK auf das Niveau von 2006 zurückgefallen.

Hapag Lloyd und CSAV vor Fusion

Hamburg – Hapag Lloyd und die chilenische Reederei Compania Sud Americana de Vapores (CSAV) verhandeln über eine Fusion. Für die Hamburger würde das einen Aufstieg von Platz sechs zur viertgrößten Reederei der Welt bedeuten. Größter Anteilseigner würde CSAV mit zunächst 30 Prozent werden, der sich auf bis zu 34 Prozent erhöhen könnte, wenn die Chilenen gut zwei Drittel einer geplanten Kapitalaufstockung von insgesamt 370 Millionen Euro

übernehmen, mit denen neun geordnete 9.300-TEU-Schiffe für den Südamerika-Verkehr bezahlt werden sollen. Die Hansestadt Hamburg, bislang mit 36,9 Prozent größter Anteilseigner an Hapag Lloyd, müsste rund 40 Millionen Euro hinzuschießen. Anschließend ist ein Börsengang geplant, der rund 300 Millionen Euro in die Kassen spülen soll. Mit der Fusion würden sich jährliche Einsparpotenziale von 200 Millionen Euro realisieren lassen.

Hafen Wangerooge wird besser geschützt

Norden – Bereits zur nächsten Sturmflutzeit soll der Westanleger auf der Ostfriesischen Insel Wangerooge besser geschützt sein. Dazu investiert das landeseigene Hafenunternehmen Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG über 1 Million Euro in die Erhöhung des westlichen Hafenschutzdammes von derzeit +1,40 Meter über Normal Null auf +5 Meter im Hafen. Die sogenannte Buhne W wird dazu mit einer Fußspundwand eingefasst und durch ein Deckwerk aus Schüttsteinen auf einer Länge von rund 270 Metern auf die erforderliche Höhe gebracht. Über den Hafen Wangerooge werden jährlich rund 380.000 Personen befördert und rund 40.000 Tonnen Güter umgeschlagen.

DNV GL klassifiziert Methanol-Tanker

Hamburg – Die weltweit ersten mit Methanol betriebenen Schiffe werden mit DNV GL-Klasse fahren. Methanol zählt zu den umweltfreundlichsten Kraftstoffen. Schadstoffemissionen werden erheblich reduziert. Bestellt wurde die Serie von vier 50.000-DWT-Tankern von der schwedischen Reederei Marininvest und dem norwegischen Schifffahrtsunternehmen Westfal-Larsen bei der koreanischen Werft Hyundai Mipo Dockyards. Die

Klassifizierung erfolgt nach den DNV GL-Vorschriften für Kraftstoffe mit niedrigem Flammpunkt. Der erste Tanker für den Betrieb mit Methanol soll im Jahre 2016 ausgeliefert werden. Methanol ist ein schwefelloser Kraftstoff mit niedrigem Flammpunkt und wird für die maritime Industrie zunehmend interessanter, da er die künftigen Anforderungen der SOx Emission Control Area erfüllt, die einen Schwefelanteil von maximal 0,1 Prozent zulassen. Methanol besitzt einen Flammpunkt von ca. zwölf Grad Celsius. DNV GL hat als erste Klassifikationsgesellschaft Vorschriften für LFL veröffentlicht und sieht in Methanol eine Alternative zu herkömmlichen Kraftstoffen. Schiffsmotoren können für den Einsatz von Methanol als Kraftstoff nachgerüstet werden. Für die Methanoleinspritzung wurde ein Booster-Kraftstoffeinspritzventil entwickelt.

NORGATEC vertreibt Hyster im Norden



Frankfurt – Ab kommendem Frühjahr übernimmt die NORGATEC Handelsgesellschaft mbH den Vertrieb und den Service für die Gabelstapler von Hyster in Norddeutschland. Das Neu-Isenburger Unternehmen stellt rund 140 verschiedene Modelle her (Foto). Mit 25 Servicestützpunkten zählt NORGATEC zu den leistungsstarken und erfahrensten Anbietern in der Region und wird neben dem Vertrieb ihren Kunden im Kundendienst, bei der Ersatzteilversorgung, der Vermietung und bei der Finanzierung von Hyster Staplern Full Service anbieten.

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

Redaktion:
Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Martin Soyka
Markus Waitschies
Thomas Schneider
Jennyfer Dutschke
Peter Glaubitt

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

ISSN 2193-9454

Grafik:
Larissa Dultz
(Art-Direktor)
Telefon +49.40.360 984 80
E-Mail
dultz@norddeutschesmedienkontor.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:
Philip Becker

Onlinegestaltung:
Larissa Dultz

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg, 2013

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.

Nächste Ausgabe:
4. März 2014





Competence in Space.
Since 1879.



Stevedoring | Container Stuffing and Stripping | Lashing and Securing | Air Cargo Handling
Container Repair | Container Depot | Terminal Operation | Storage

CARL TIEDEMANN Group | Hamburg/Germany | Phone +49 40.31 11 80 | www.ctiedemann.de

