

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik



Foto: SMM Nico Maack

## Rekordbeteiligung auf SMM

Die Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft öffnet zum 25. Mal

Zur Jubiläumsveranstaltung werden wieder über 50.000 Besucher in den Hamburger Messehallen erwartet

**Allen Unkenrufen zum Trotz werden über 2.000 Aussteller aus über 60 Ländern für eine Rekordbeteiligung auf der 25. SMM sorgen, was schlicht für shipbuilding, machinery & marine technology international trade fair Hamburg steht und die größte Schiffsmaschinenmesse der Welt umschreibt.**

„Gerade unter herausfordernden wirtschaftlichen Bedingungen ist der direkte Kontakt zu den Kunden von essenzieller Bedeutung“, erklärt Peter Bergleiter, Geschäftsbereichsleiter beim SMM-Veranstalter Hamburg Messe und Congress GmbH, den antizyklischen

Verlauf entgegen europäischer Schuldenkrise, schwachem US-Arbeitsmarkt sowie sich abschwächenden Wachstumsraten bei Schwellenländern wie China und Indien. Dafür bietet die Weltleitmesse vom 4. bis 7. September der maritimen Wirtschaft die ideale Platt-

form. Mit mehr als 90.000 Quadratmetern erreicht auch die Ausstellungsfläche einen neuen Spitzenwert. Vor allem Schiffbau- und Zulieferindustrie entdecken neue Arbeitsfelder im Offshore-Markt, aber auch im Retrofit-Bereich und Service. [Seite 3 und 4](#)

### Umsatzplus

Mares Shipping hat seine um 20 Prozent besser laufenden Geschäfte vor allem einer hoch motivierten Belegschaft zu verdanken. [S. 6](#)

### Umschlagminus

Der Hamburger Hafen hat im zweiten Quartal im Containerbereich ein leichtes Minus eingefahren, ist fürs ganze Jahr aber optimistisch. [S. 8](#)

### Akkordarbeit

Im Betriebswerk Hamburg-Eidstedt werden rund 30 ICEs nach einem strengen Zeitplan regelmäßig gewartet. [S. 10](#)

**GROMEX®**  
DichtungsHaus

**KONRAD  
ZIPPEL**





### Liebe Leserin, lieber Leser,

die Schiffsmaschinenmesse SMM macht Hamburg in diesen Tagen wieder zum Zentrum der maritimen Welt. Das Umfeld ist indes schwierig: Während viele Reedereien derzeit mit Überkapazitäten, explosionsartig steigenden Bunkerpreisen und einer abflachenden Weltkonjunktur zu kämpfen haben, kommen zudem neue Herausforderungen auch von staatlicher Seite auf sie zu. Die neuen Schwefelgrenzwerte in den Secas Nord- und Ostsee zwingen die Schiffseigner zum Nachrüsten oder noch teureren Bunkerdestillaten.

Für manche Reederei geht es damit schlicht ums Überleben. Doch andererseits muss man die neuen Techniken auch als Chance sehen. Gerade Deutschland war immer Spitzenreiter, wenn es darum ging, neue Technologien zu entwickeln. Besonders im Umweltsektor, siehe Windenergie und die wenig später stattfindende Messe HUSUM WindEnergy, sind wir Weltmarktführer.

Insofern bietet die SMM einen hervorragenden Einblick in die Leistungsfähigkeit der maritimen Wirtschaft. Gute Ideen sind immer gefragt. Und das Label „Made in Germany“ genießt immer noch Weltruf, wie Mares Shipping uns verriet. Das Glas ist also eher halb voll als halb leer.

Herzlichst

Matthias Soyka, Chefredakteur

## INHALT



<b>Aktuelles</b>	Seite
Neuer GROMEX-Spanner	3
Die Highlights der SMM	4
Mares Shipping wächst	6



<b>Wirtschaft</b>	Seite
Hafen-Umschlagzahlen	8
Die Heimat des ICE	10
Autoräume dank A*Lease	12
Neues AHV-Studium	14
SPC-Forum in Husum	16



<b>Recht &amp; Geld</b>	Seite
Rückgabe von Dienstwagen	18



<b>DVD</b>	Seite
Ziemlich beste Freunde	20

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

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

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

# Der Kolbenringspanner für alle Fälle

Neuentwicklung auf der SMM am GROMEX-Stand

**Gutes Werkzeug ist genauso wichtig wie gutes Material. Diese Erkenntnis weiß jeder nachzuvollziehen, der schon einmal handwerklich tätig war. In der Maschinenwartung gilt das umso mehr. Die Firma GROMEX aus Ammersbek bei Hamburg hat nun einen neuartigen universalen Kolbenringspanner im Angebot. Er kommt zum Einsatz, wenn bei Großmotoren von Schiffen oder Industrieanlagen der Kolben mit Ersatzdichtungen, den Kolbenringen, versehen werden muss. Das Besondere: Er ist für Durchmesser zwischen 500 und 980 Millimeter lieferbar.**

Das Werkzeug ist vor allem für die Kunden geeignet, die Motoren von außereuropäischen Herstellern nutzen, also auch von Schiffsmotoren und Kraftwerken deutscher Hersteller, die in Fernost nur noch in Lizenz gebaut werden. Für diese werden zwar in der Regel bereits bei der Übergabe Kolbenringspanner mitgeliefert, doch sind diese oft völlig unbrauchbar und für einen Einzelnen kaum zu bedienen. Zudem benötigte man bislang für jeden unterschiedlichen Ringstoß (die offenen Enden eines



Kinderleicht zu bedienen: Der Spanner passt für alle Ringstöße

Rings) genau den passenden Spanner.

Ein unsachgemäß montierter Dichtungsring kann indes entweder nicht richtig schließen oder sogar an der extrem dünnen Spezial-Beschichtung beschädigt werden. Bei Notreparaturen auf Hoher See ist dies besonders ärgerlich, denn der Zylinder dürfte bis zu einer sachgemäßen Montage des Kolbenrings nicht mehr eingesetzt werden. Dieses würde im Extremfall zu einem Kolbenfresser im Motor führen.

Bei dem GROMEX-Spanner ist dies anders.

Die Backen, die die Ringe halten, lassen sich stufenlos verstellen. Man braucht also nur noch ein Werkzeug für alle Stöße. Dabei ist es auch unerheblich, wie die Ringe geschlossen werden. Die sogenannten Stöße können sowohl bündig, schräg oder gasdicht links- bzw. rechtsseitig überlappend montiert werden. Ein Begrenzer verhindert unterschiedlicher Anschlagshülsen dabei, dass die teuren Kolbenringe überdehnt werden.

Die Neuentwicklung präsentiert GROMEX auch auf der Schiffsmaschinenmesse SMM und ist unter dem Motto: „IA Dichtungen in Halle A1“ zu finden. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Vorstellung des FKM-Peroxid-Werkstoffs V74 für die Anwendungen bei Gasmotoren und Dampf. Aus diesem Werkstoff werden O-Ringe in den Werken in Hamburg und Italien hergestellt.

Expertentage mit Lieferanten

Im Rahmen der Messe veranstaltet das Dichtungshaus an seinem Stand zudem Expertentage, an denen langjährige Lieferanten und technische Partner von GROMEX, die über keinen eigenen Messestand verfügen, für eine spezielle Kundenberatung zur Verfügung stehen. Am Dienstag, dem 4. September, wird die Coswiger COSID GmbH erscheinen, die auf die Produktion von Bremsbelägen (u.a. für die „Queen Mary“) spezialisiert ist. Tags darauf werden Vertreter von ProPack anwesend sein, die von Sauerlach aus Stopfbuchsicherungen als Dichtungen für Pumpen, Mischer und Rührwerke anbieten. Am Donnerstag folgt der Entwickler des Kolbenringspanners. Den Abschluss bildet Federal Mogul aus Burscheid, die Guss-, Stahl- und Speziallegierungen herstellen.

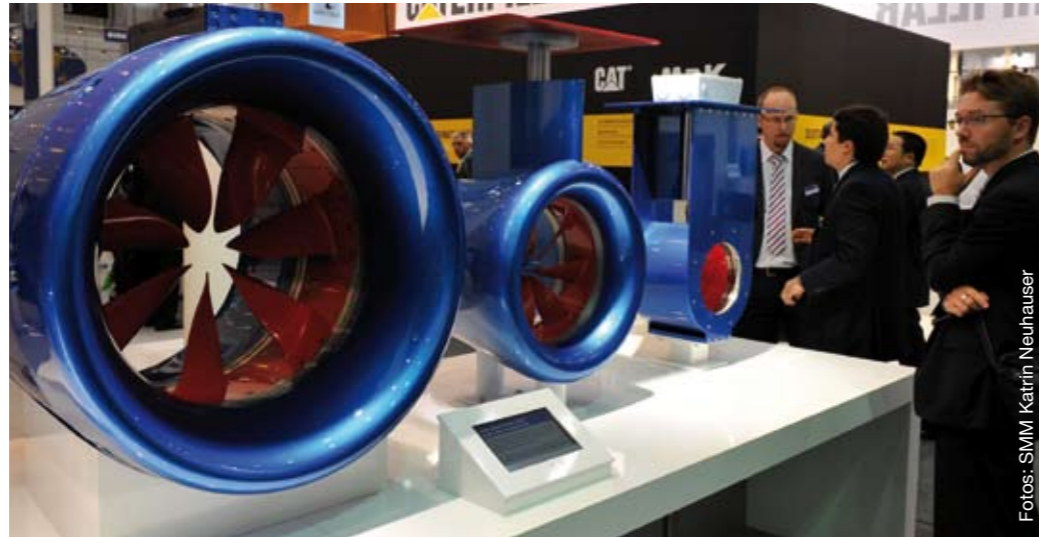
Text: Holger Grabsch

# Licht am Ende des Tunnels

Über 50.000 Besucher werden auf der SMM erwartet

Die SMM geht im Zeichen von Überkapazitäten im Schiffbau und fallenden Preisen an den Start. Keine guten Aussichten eigentlich. Aber es scheint Licht am Ende des Tunnels. Martin Stopford, Geschäftsführer der Beratungsfirma Clarkson Research, geht davon aus, dass die Werften das gegenwärtige Produktionsniveau nicht über 2012 hinaus aufrechterhalten können. Im laufenden Jahr werde die Produktion auf 94 Millionen Tonnen fallen (nach 100 Millionen Tonnen in 2011), im nächsten auf 70 Millionen Tonnen.

Das spiegelt auch die Entwicklung des weltweiten Orderbuchs wider: Nach den aktuellen Clarkson Zahlen schrumpfte es im ersten Halbjahr 2012 auf 5.142 Schiffe mit insgesamt gut 100 Millionen CGT um rund 20 Prozent. Zu den nach wie vor gefragten Segmenten gehören Offshore-Versorger (135 Bestellungen) und LNG-Tanker (18 Bestellungen). Deshalb zählen



Fotos: SMM Katrin Neuhauser

Sparsamere Antriebstechniken werden auch diesmal wieder sehr gefragt sein

diese Bereiche auch zu den Kernsegmenten der angeschlossenen Foren und Konferenzen der SMM, zu der über 50.000 Fachbesucher erwartet werden. Sie erwartet ein umfangreiches Rahmenprogramm mit mehr als 150 Programmpunkten.

Offshore bietet „gewaltige“ Chancen

Unterdessen entdecken Schiffbau- und Zulieferindustrie neue Arbeitsfelder. „Der Energiebedarf, besonders im Bereich Offshore Öl und Gas und Wind, bietet gewaltige Chancen für die maritime Industrie“, bestätigt Ah Kuan Seah, Vizepräsident Environment Solutions Group bei der US-Klassifikationsgesellschaft ABS.

Zudem wird immer mehr Effizienz ein Schlüssel zum Erfolg. Vor dem Hintergrund strengerer Umweltauflagen und drastisch gestiegener Brennstoffpreise gilt das in besonderem Maße für die Schifffahrt. Folgerichtig spielen die Themen Effizienzsteigerung und Umweltschutz auf der SMM eine herausragende Rolle. „Wir erleben einen Wandel in der Schifffahrt hin zu mehr ökologischen Antrieben, den wir umfassend mitgestalten.“

Neue Systeme zum Energieeinsparen

„Auf der diesjährigen SMM werden die Akteure der maritimen Wirtschaft hier einen Schwerpunkt setzen“, sagt Jan Volkert Wibel, Leiter Schiffsmo-

toren & Petroleum bei Zeppelin Power Systems.

So unterstützt ABB mit seinem innovativen Energiemanagementsystem EMMA Reedereien dabei, ihre Schiffe mit maximaler Effizienz zu betreiben. „Bei den aktuellen Treibstoffpreisen beträgt die erwartete Amortisationsdauer für das System weniger als ein Jahr“, sagt Mikko Lepistö, verantwortlich für Advisory Systems innerhalb des ABB-Bereichs Vessel Information and Control (VICO). „Aufgrund von Industrieerfahrungen und Tests an Bord sind wir uns sicher, dass das System unseren Kunden dabei helfen kann, signifikant Treibstoff einzusparen und damit Emissionen zu reduzieren.“

Der finnische Motorenbauer Wärtsilä stellt unterdessen sein Zweitaktmotorenprogramm auf Langhubmotoren um. Sie verbrauchen bis zu zehn Prozent weniger Kraftstoff als konventionelle Maschinen und laufen mit vergleichsweise niedriger Drehzahl. Das erlaubt den Einsatz von größeren Propellern – und entsprechende Effizienzvorteile. Die neue Baureihe X92 ist auch für die größten derzeit geplanten Containerschiffe ausgelegt.

Für neue 16.000 TEU Mega-Boxer sind auch spezielle Ruderanlagen erforderlich – wie das mit 93 Quadratmetern größte jemals gebaute TLKSR-System des Spezialisten Becker Marine Systems. Die Becker Mewis Duct, eine Düse vor dem Propeller mit integriertem Fin-System, bewirkt zudem eine Steigerung der Propellereffizienz im beladenen Zustand um bis zu sechs Prozent.

LNG als Antrieb in SECAs interessant

LNG als Brennstoff bleibt für die Branche die große Herausforderung. Gerade erst hat MAN Diesel Turbo in einer gemeinsamen Studie mit der Klassifikationsgesellschaft Germanischer Lloyd nachgewiesen, wie tragfähig das Antriebskonzept für Containerschiffe ist. „Bei kleineren Schiffen, die zwei Drittel der Zeit in SECA-Zonen verbringen, ist eine Amortisation der LNG-Anlage in weniger als zwei Jahren möglich“, sagt Dr. Pierre C. Sames, Leiter Forschung & Entwicklung beim GL. Die norwegische Klassifikationsgesellschaft DNV hat bereits mehrere

Designstudien für zukunftsweisende Schiffe mit LNG-Antrieb vorgelegt.

Neben technologischem Know-how wird auch intelligente Vernetzung immer wichtiger: „Die Entwicklungen des Antriebsstranges liefern hier sehr gute Beispiele“, sagt Prof. Gerhard Jensen, Geschäftsführer des Propulsion-Experten Schotter, „denn nur Technologieführer mit Systemkompetenz sind in der Lage, die Energieeffizienz und damit die Umweltverträglichkeit des Systems Schiff zu optimieren.“ Das gelte nicht nur für Neubauten, sondern für den ganzen Lebenszyklus.

Auch Nachrüstung wird immer wichtiger

Entsprechend gewinnt auch das „Refitting“, also die Nachrüstung von neuen Technologien, der fahrenden Flotte zunehmend an Bedeutung. Für den Betrieb in SECA-Zonen werden neben LNG-Antrieben vor allem die Nachrüstung von Abgasreinigungsanlagen („Scrubbern“) erforderlich sein. Außerdem könnte schon ab 2016 nach mehrheitlicher Ratifikation die Ballastwasser-Konvention für nahezu die gesamte Welthandelsflotte gelten – ein gewaltiger Markt. „Ein Scrubber kostet inklusive Einbau mehrere Millionen, und auch eine Ballastwasser-Reinigungsanlage kann in den siebenstelligen Bereich gehen“, sagt Rüdiger Pallentin, Vorstand der Bremerhavener Lloyd Werft. Hersteller wie MWB, Alfa Laval, Mahle und RWO stellen hierzu auf der SMM ihre neuesten Lösungen vor.

Text: Holger Grabsch



Foto: SMM Nico Meack

Typisches Bild auf der SMM: Volle Stände, volle Gänge



Foto: SMM Michael Zapf

Auch neue Bugkonstruktionen helfen beim Spritsparen



Besucheransturm 2010



Fachsimpeln am Stand

since 1962  
**GUHH**  
Internationale Spedition & Lagerei

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





Transport Lagerhaltung Kommissionierung Disposition Zollabfertigung  
Transport Storage Consignment Disposition 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

# Motivation der Mitarbeiter als Basis des Erfolgs

Mares Shipping trotz aller Krisen mit persönlichem Service und Qualität



Fotos: SLH

Die Mitarbeiter im Lager in der Hamburger Luisenstraße verschicken täglich Dutzende von Sendungen

Lange Zeit hatte es ausgesehen, als würde der Hamburger Schiffstechnik-Zulieferer Mares Shipping weitgehend unbeschadet durch die Krise kommen. Anfangs hatte es sogar noch mehr Bestellungen als vor dem Wirtschaftseinbruch gegeben, da viele Reedereien ihre Schiffe lieber noch einmal reparierten, bevor sie sich in große Investitionen für Neuanschaffungen stürzten. Doch zuletzt hatten Überproduktionen in Asien, zeitweise steigende Aufliegerraten und die allgemeinen Finanzturbulenzen auch das Team um Firmengründer Eckehardt Bauer und seinen Kompagnon Claus Witt getroffen. Doch die beiden haben auf die Stärken des Betriebs gesetzt und auch diese Prüfung unbeschadet überstanden.



**Claus Witt,**  
Geschäftsführer

Mares Shipping wurde 1975 von Eckehardt Bauer gegründet. Witt ist seit 1983 im Unternehmen, das 800 Kunden in 70 Ländern hat, und seit 1993 Teilhaber. Die 55 Mitarbeiter erwirtschaften rund 25 Millionen Euro Umsatz.

„Wir sind trotz allem kontrolliert gewachsen“, betont Witt. 55 Mitarbeiter (+ zehn Prozent) habe man nun in der Firmenzentrale am Boltenhof in der Mattentwiete, dem Warenlager in der Luisenstraße und der Dependence in China. Die hatte zunächst in Shanghai bestanden, nun liegt sie in Xiamen auf halbem Weg nach Hongkong. Natürlich habe man versucht, die Kosten zu reduzieren – deshalb der Umzug. Umgekehrt wurden aber auch die Akquisition und das Marketing verstärkt. Möglich sei dies alles nur durch seinen überaus motivierten Mitarbeiterstamm gewesen, berichtet Witt weiter.

„Die Motivation und die Ausbildung der Mitarbeiter sind die Basis unseres Erfolges“, so sein Credo. Die meisten seiner Ein- und Verkäufer sind hier schon in die Lehre gegangen und dann einfach geblieben.

*Angestellten werden Sprachkurse finanziert*

Vor einigen Jahren, als das Unternehmen noch deutlich kleiner war, sprach Firmengründer Bauer auf Weihnachtsfeiern deshalb gerne von „seiner Familie“. Und in die investiert Mares Shipping auch immer wieder. Sei es in Sprachkurse wie Englisch, Französisch, Spanisch, Portugiesisch,

Türkisch oder Russisch, die das Unternehmen komplett bezahlt, oder in Fortbildungen im technischen und Waren-Bereich.

Denn der Markt und die Produktpalette wachsen immer weiter. In über 70 Ländern sitzen mittlerweile die über 800 Kunden der Hanseaten. Wichtigste Märkte sind Deutschland, die USA und China. „Wir sind bestrebt, jeden unserer Kunden mindestens ein- oder zweimal im Jahr persönlich aufzusuchen“, erläutert Witt. Rund fünf Monate im Jahr ist er deshalb auf Reisen, etwa ein Dutzend Mitarbeiter ist ebenso im In- und Ausland unterwegs. Über 400.000



Lagermeister Gerhard Sedat mit einer Palette Laufbuchsen

Ersatzteile hat Mares Shipping in der Datenbank: Vom kleinsten O-Ring bis zur 150.000-Euro-Kurbelwelle. Auch wenn viele davon noch nie angefragt wurden, ist es doch unausweichlich, über alles, was sich im Maschinenraum eines Schiffes abspielt, Bescheid zu wissen. Und das kann so verschieden wie der Schiffstyp sein, wobei Mares Shipping keinen Unterschied macht, ob die Reeder nun Fischereitrawler, Fähren, Tanker, Bulker, Frachter, Contai-



Die Zentrale im Boltenhof

ner- oder Kreuzfahrtschiffe betreiben.

*Der Faktor Zeit ist immer die Herausforderung*

Die besondere Herausforderung liegt für Mares Shipping im Faktor Zeit. Wenn ein Schiff still liegt, kostet es nur Geld. Deshalb müssen die Ersatzteile schnellstmöglich an den Zielort gebracht werden. Ist ein Teil nicht am Lager, wird es bei den ausnahmslos in Europa befindlichen Produzenten bestellt und umgehend nach Hamburg gebracht. Von dort aus geht es über Speditionen per Luftfracht oder über Land in alle Welt hinaus.

Doch auch während der Krise ist sich Mares Shipping treu geblieben. „Wir machen keine Kompromisse bei der Qualität“, sagt Witt resolut. „Made in Germany“ ziehe als Marke von Weltniveau weiterhin. Aus China habe es zwar Anfra-

gen nach Billigkopien, so genannten „Copy Parts“, gegeben. Doch die habe man abgewiesen. „So etwas machen wir nicht“, stellt Witt klar.

*Service und Geldfluss weiter verbessern*

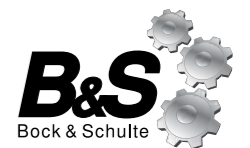
Stattdessen habe man versucht, in der Krise den Service weiter zu verbessern und noch härter zu arbeiten. Natürlich auch im Forderungsmanagement, denn 80 Prozent aller Bestellungen liefen zunächst auf Kreditbasis. Da müsse man laut Witt natürlich aufpassen, dass man am Ende sein Geld auch bekommt. Aber man kenne seine Kunden eben und werde da eher selten

negativ überrascht. So ist denn auch Mares Shipping gestärkt aus der Krise hervorgegangen, der Umsatz in den letzten zwei Jahren um 20 Prozent auf 25 Millionen Euro gestiegen.

„Wir wollen nicht auf Gedeih und Verderb jeden neuen Kunden nur um des Umsatzes willen“, fasst Witt es zusammen. „Der Kunde muss auch zu uns passen.“ Dies sei auch der Grund, warum Mares Shipping keinen eigenen Stand auf der SMM hat. „Auch wenn es komisch klingt“, sagt Witt. „Wir treten an die Kunden heran, die uns interessieren.“ Dann erlebe man auch keine bösen Überraschungen.

*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

# Umschlag sinkt um 1,2 Prozent

Dramatischer Einbruch bei Leercontainern im zweiten Quartal

Der Containerumschlag im Hamburger Hafen ist im zweiten Quartal dieses Jahres überraschender Weise um 1,2 Prozent gesunken. In Summe mit dem ersten Quartal ist dagegen immer noch ein Anstieg von 1,9 Prozent zu verzeichnen. Der Gesamtumschlag aller Waren stieg sogar um 2,7 Prozent auf 65,8 Millionen Tonnen. Ursache für diesen ambivalenten Verlauf ist ein „dramatischer“ Rückgang im Leercontainerumschlag, wie es die Vorsitzende des Hafen Hamburg Marketings, Claudia Roller, bezeichnete.

Die Situation sei schon so prekär, dass Verlader in Bayern und vor allem Österreich darüber nachdächten, ihre Waren wieder auf konventionellem Weg an die Küste zum Export zu transportieren, berichtete sie nach einem Treffen mit dem Bürgermeister von Wien. Im Export betrug das Minus bei den leeren Boxen 34 Prozent, während umgekehrt die Ausfuhr der wesentlich werthaltigeren vollen Boxen um 9,6 Prozent zunahm. Da die Umschlagsdelle

ausschließlich von den Leercontainern verursacht wurde, glaubt das HHM, dass der Gesamtumschlag aufs Jahr gerechnet immer noch bei plus drei Prozent liegen könnte, bei den Containern also bei gut 9,3 Millionen TEU.

Wieder Marktanteile von Rotterdam gewonnen

Weil vor allem Rotterdam im gleichen Zeitraum ein Minus von vier Prozent zu verzeichnen hatte und somit Hamburg weiter

Marktanteile zurück gewonnen hat, sieht sich der Hamburger Hafen weiterhin auf einem guten Weg. Dabei ist erneut eine leichte Verschiebung der Gewichte festzustellen. Der immer noch mit Abstand bedeutendste Verkehr von und nach Asien hat mit 2,4 Millionen TEU im ersten Halbjahr immerhin sechs Prozent verloren. Dem gegenüber haben sich die Handelsbeziehungen zu den USA weiter sprunghaft verbessert. Die 197.000 TEU be-

deuten ein Plus von 81,1 Prozent. Damit avancierten die Vereinigten Staaten zu dem mittlerweile viertwichtigsten Partner des Hamburger Hafens. Noch wichtiger ist Russland, das nun mit 317.000 TEU oder einem Plus von 14,7 Prozent zweitwichtigstes Zielgebiet ist. Das gesamte Transshipment in die Ostseeregion erholte sich von den Einbrüchen während der Krise weiter und hat sich mit 1 Million TEU fast zehn Prozent verbessert.

Roller brach bei der Vorstellung der Zahlen noch einmal eine Lanze für die Elbvertiefung. Die leidige Diskussion um Sinn und Unsinn der Fahrinnenanpassung sei von wenig Sachkenntnis geprägt. Wer glaube, dass ein Tiefwasserhafen wie Wilhelmshaven ausreichen würde, um all die Großcontainerschiffe abzufertigen, verkenne die Realität. „Wir haben 30 wöchentliche Fernostdienste. Wilhelmshaven könnte bestenfalls drei Großschiffe pro Woche abfertigen. Wo soll die Ladung denn dann sonst hin?“, fragte sie.

Ausfuhrplus klares Zeichen für weiteren Hafenausbau

HPA-Chef Jens Meier sagte, dass das deutliche Ausfuhrplus erneut die Bedeutung des Hamburger

Hafens für die deutsche Wirtschaft untermaure. Es sei ein klares Zeichen, den Hafen weiter auszubauen. Dies sei zuletzt vor allem bei der Hafenbahn gelungen. 734.000 Waggons seien insgesamt im ersten Halbjahr an den Kaikanten unterwegs gewesen und damit zwar etwas weniger als im Vorjahreszeitraum, dafür hätten sie mehr Ladung bewegt. „Wir sind also erneut effizienter geworden“, sagte er. Das Plus bei der Containerabfuhr lag bei zwei Prozent.

Sorgen bereiten ihm weiterhin die Brücken im Hafen. Die Kattwykbrücke musste nun nach einem überraschend festgestellten Schaden am Gleisbett für drei Monate gesperrt werden. Vor allem der Eisenbahnverkehr dürfte hiervon betroffen werden. Zwar arbeite man im



Claudia Roller, Vorstand HHM



Jens Meier, HPA-Chef

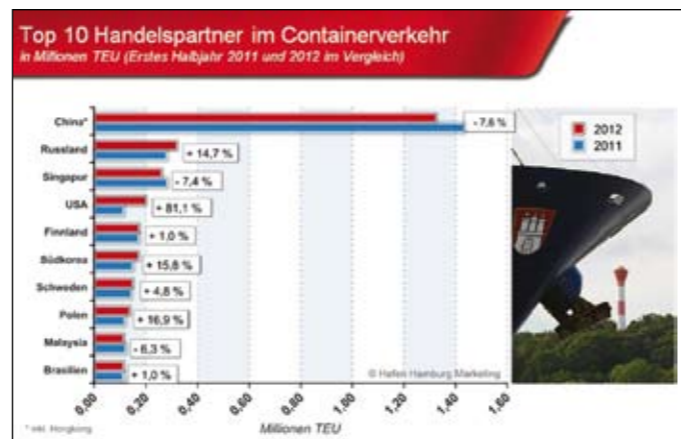
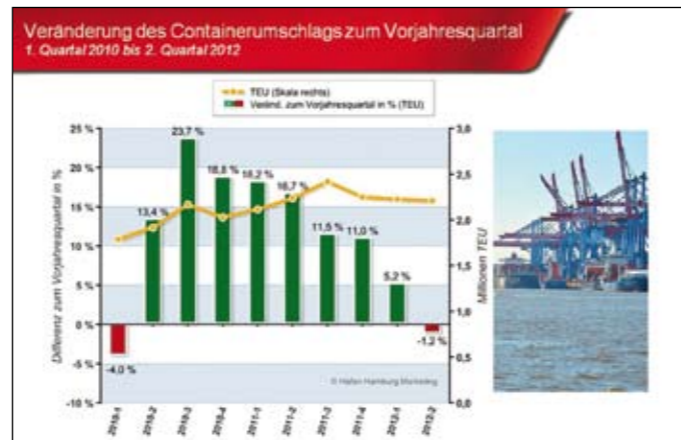
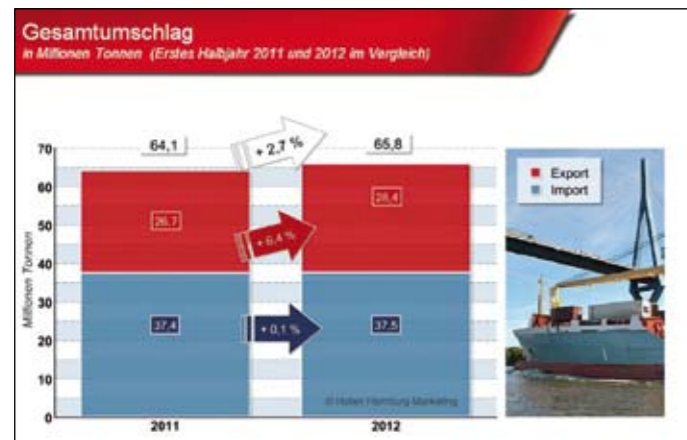
Schichtbetrieb mit Hochdruck an der Reparatur, aber Behinderungen seien unausweichlich. Dagegen seien die Pläne für einen Neubau auf einem guten Weg. Die Planfeststellung könnte noch in diesem Jahr abgeschlossen sein.

27 Millionen Tonnen rollten über die Köhlbrandbrücke

Aber auch die Köhlbrandbrücke beobachtet die HPA

mit Argusaugen. Messungen hätten ergeben, dass zwischen April und November 2011 insgesamt 27 Millionen Tonnen die Schlagader des Hafens passiert hätten. Um das PortRoad-Management weiter zu verbessern, sollen in die automatischen Verkehrstafeln, deren Probebetrieb nun abgeschlossen ist, Staumeldungen vom ADAC mit einfließen

Text: Matthias Soyka



## Komplexe Aufgaben erfordern effiziente Lösungen!

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

Kostenlose und unverbindliche Analyse Ihres bestehenden Versicherungsschutzes

Besuchen Sie uns auf der SMM!  
Halle B2.EG, Stand 295

**PANTAENIUS**  
Unternehmensversicherungen

Hamburg · Düsseldorf · München

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

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

Trogbrücke über die Elbe bei Rothensee am Wasserstraßenkreuz Magdeburg



Bei der Einfahrt des ICE 1 blinken an der Seite Warnlichter



Aggregate zum Außenanschluss



Ersatzteile auf der Freifläche



Vieles wird von unten erledigt



Eine der Achsen mit der Bremsanlage

# Die Heimat des ICE

Im Betriebswerk Hamburg-Eidelstedt wird der Hochgeschwindigkeitszug gewartet

**Wer sich morgens vom Norden aus in einen der Hochgeschwindigkeitszüge der DB AG setzt, findet sich in einem der ICEs wieder, die meist kurz zuvor das Betriebswerk in Hamburg-Eidelstedt verlassen haben. 30 der deutschlandweit 256 Züge werden hier gewartet – rund um die Uhr. Ein Prozess, der bis ins Kleinste geplant ist, denn der Stolz der Deutschen Bahn soll nicht nur möglichst schnell fahren, sondern er soll auch möglichst schnell wieder fahren.**

1989, kurz bevor der erste ICE 1 seine Jungfernfahrt antrat, wurde die 430 Meter lange Halle für 15 Millionen Euro gebaut. Auf acht Gleisen kann gleichzeitig gearbeitet werden. Anders als in älteren Werkstätten fahren die Züge nicht ebenerdig ein und werden von unten von einem Niedergang aus gecheckt. Hier erfolgt die Inspektion unter einem Stahlgerüst. Die Züge rollen quasi im ersten Stock ein. Wenn dies passiert, beginnen entlang des entsprechenden Gleises gelbe Warnlampen zu blinken.

Sicherheit wird groß geschrieben

Denn Sicherheit ist hier absolut groß geschrieben. So sind auch die Zugänge auf den Gehböden im er-

sten Stock, von wo aus man die Waggonen und den Lokführerstand betreten kann, durch Geländer gesichert, die sich auf Höhe der Türen erst öffnen, wenn der Zug steht. Zudem sind alle 650 Mitarbeiter und 26 Azubis zur Meldung verpflichtet, wenn sie einen Arbeitsprozess abgeschlossen haben. Schließlich sollen sie nicht versehentlich bis nach Altona mitfahren. Im zweiten Stock sind die Sicherheitsauflagen noch krasser. Dort gelangt man aufs Dach zu den Stromabnehmern. Jedoch nicht, bevor die Oberleitung abgeschaltet und geerdet ist. Denn es jagen 15.000 Volt durch die Kabel, die die 13.000 PS starken Züge antreiben.

Im Werk werden vornehmlich die älteste Baureihe, der ICE 1, der noch einen separaten Triebkopf

hatte, und der ICE 3, indem die Antriebe über die gesamte Zuglänge verteilt sind und die Fahrerkanzel in den Fahrgastraum integriert ist, gewartet. Rund 25 Millionen Euro kostete seinerzeit der erste ICE1, für die heutigen, halb so langen ICE 3 werden 33 Millionen Euro fällig. Einen Exoten haben die Bahnarbeiten auch noch auf ihrem Arbeitsplan: Den ICE TD. Eine dieselelektrische Variante, die von Berlin über Hamburg nach Kopenhagen auf einer teils nicht elektrifizierten Strecke verkehrt.

Alle viereinhalb Tage in der Werkstatt

Jeden Zug sehen die Arbeiter mindestens alle viereinhalb Tage. Dann hat er rund 8.000 Kilometer zurück ge-

legt. Etwaige Schäden oder Störungen werden vom Zug während der Fahrt automatisch erfasst und ans Werk gemeldet, sobald er sich dem Großraum Hamburg nähert. Die Servicetrupps wissen dann genau, wo sie loslegen müssen, wenn der Zug langsam über ihre Köpfe hinweg ins Werk gerollt ist. Gerade mal eine Stunde haben sie für den Routinecheck Zeit. Besonders das Laufwerk wird begutachtet. Umso mehr seit dem verheerenden Unfall vom 3. Juni 1998, als ein Haarriss aus dem Inneren eines Radreifens heraus zu einem Bruch eines Rades unmittelbar vor einer Weiche führte. Ein aus den Gleisen gesprungener Wagen krachte gegen eine Brücke, die über dem Zug einstürzte. 101 Menschen starben.

bleiben. Denn gegenüber einem neuen Rad kann der Umfang eines alten Radsatzes bis zu sechs Zentimeter kleiner sein.

Grundrevision nach 1,65 Millionen Kilometern

Das nächste Wartungsintervall beträgt 24.000 Kilometer. Die fälligen Kontrollen dauern nun rund zwei Stunden. Nach 84.000 Kilometern bleibt der Zug fünf Stunden in der Halle. Nach 144.000 Kilometern 17 Stunden und nach 1,65 Millionen Kilometern ganze 15 Tage. Dann werden alle wesentlichen Teile auseinandergenommen, überarbeitet und wieder zusammengebaut. Schließlich soll der ICE 1 noch zehn Jahre weiter fahren, obwohl die meisten Züge schon über 10 Millionen

Kilometer auf dem Tacho stehen haben.

Wann auch immer ein Zug in die Halle fährt, wird er mit neuem Essen und Getränken für das Bordrestaurant bestückt. Hierfür gibt es ein eigenes Lager im Untergeschoss direkt neben einer langen Reihe von Fahrrädern, die sich die Mitarbeiter bisweilen greifen, wenn sie etwas am anderen Ende des Zuges zu tun haben. Schließlich ist ein Triebwagen bis zu 385 Meter lang. 2016 könnte alles etwas einfacher werden. Dann soll die neue Baureihe ICE X kommen. Sie wird erstmals mit Einzelkupplungen zwischen jedem Wagen ausgestattet sein. Bislang bildet ein Triebwagen eine feste Einheit. Wie die Wartungstrupps im ICE-Werk.

Text: Matthias Soyka



**ANCO Umwelt**  
Wir sind ein global denkendes Unternehmen mit einer zielgerichteten Umweltstrategie. Das Ergebnis: Die umweltfreundlichsten Containertransporte auf dem Markt.

**Containertransport. Mit Verantwortung.**

Erfahren Sie mehr:  
Tel.: +49-40-46896330  
akr@ancotrans.de  
www.ancotrans.de



# Hier werden Träume wahr

A\* Lease vermittelt Luxusautos und Oldtimer



Der Porsche 911 Turbo zählt zu den beliebtesten Autos, die A\*Lease vermittelt

Wenn irgendwo in Deutschland ein Aston Martin, Ferrari, Bentley, Rolls Royce, Lamborghini, Wiesmann, Lotus, Gumpert oder Porsche gesichtet wird, dann könnte er durch die Hände von Hanns Jochen Peters – Mitinhaber der A\*Lease Auto und Anlagen-Leasing GmbH – gegangen sein. Die A\*Lease GmbH ist in Hamburg und Wiesbaden vertreten und hat sich unter anderem auf die Finanzierung von Luxusautos spezialisiert. Aus diesem Gebiet kann sie auf einen Umsatz in Millionengröße verweisen. Genauso unterschiedlich und exklusiv wie die Autos, deren Finanzierung Peters ermöglicht, sind die Kunden, die er persönlich aufsucht und berät. Das sind nicht nur Firmenchefs, sondern auch Personen aus dem Showgeschäft und aus dem Sport. So zählen zu seinen Kunden zum Beispiel diverse Fußballspieler aus der 1. und 2. Bundesliga. „Wenn man in der Branche erst einmal als seriöser Partner bekannt ist, wird man schnell weiter empfohlen“, berichtet Peters.

Derzeit hat der gelernte Banker eine erhebliche Anzahl an Kfz verleast. Die meisten davon sind Luxusautos und zunehmend Oldtimer, aber auch Mitarbeiterfahrzeuge für Firmen begleitet er vertraglich. Dabei arbeitet er eng mit vielen Autohäusern zusammen und hilft ihnen bei der Zusammenstellung der geforderten Bonitätsunterlagen, die in letzter Zeit immer umfangreicher und komplexer wurden. Hierbei sind nicht nur die Anforderungen der BaFin wichtig, sondern auch die gesetzlichen Vorschriften des Geldwäschegesetzes zu erfüllen. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen

hilft Peters seinen Kunden und berät sie über Laufzeiten, Restwerte und Preisgestaltung. Die Laufzeit eines Leasingvertrages beträgt bei gebrauchten Kfz zwischen 24 und 60 Monate, bei Neufahrzeugen zwischen 29 und 63 Monate.

Auch immer mehr Lkws und Sattelschlepper im Angebot

Seit etwa fünf Jahren nimmt auch der Beratungsbedarf für Leasingfinanzierungen im Speditionsbereich erheblich zu. Peters berichtet, dass er immer mehr Lkws, Auflieger, Sattelschlepper, Spezialcontainer,

Hubbühnen und Gabelstapler verleast. Als neue Sparte hat er auch im kulturellen Bereich finanzielle Lücken entdeckt. Neben Veranstaltungen mit Schülerchören und Theatern an besonderen Orten in Hamburg, die immer einen Benefizcharakter haben, verleast er an Schulen oder Universitäten Musikinstrumente.

Probleme bei Restwerten klärt ein Gutachten

Gerade bei der Restwertfrage nach der ordentlichen Beendigung eines Leasingvertrages kann es zu erheblichen Problemen kommen. Dieses

hängt natürlich auch sehr vom Pflegezustand des Gegenstandes ab. Im Massengeschäft werden in der Regel Rückkaufverträge mit dem liefernden Händler vereinbart. Im Luxusfahrzeuggeschäft ist der Wertverfall in der Regel nicht so deutlich, so dass Mehrerlöse am Ende einem neuen Leasingvertrag zu 100 Prozent gutgeschrieben werden können, so die Aussage von Peters. Aber gerade hier spielt der Erhaltungszustand eines Fahrzeuges eine große Rolle. Eine fällige Inspektion für einen Porsche Turbo kann sehr schnell 3.000 Euro übersteigen, und ein Satz neuer Reifen kostet rund 2.800 Euro. Bei Fahrzeugen von Ferrari oder Bentley können diese Zahlen sogar weitaus höher ausfallen.

Bald Formel-1-Renner im Programm

Im Luxusfahrzeugbereich ist die Bonitätsprüfung für eine Leasinggesellschaft äußerst wichtig, denn



Hanns Jochen Peters an seinem Arbeitsplatz

der Wunsch, ein solches Fahrzeug zu besitzen, ist groß, jedoch die aufzuwendenden Mittel müssen auf der anderen Seite auch vorhanden sein.

Peters erzählt, dass er an der Leasingmöglichkeit von gebrauchten Formel-1-Rennern in Form eines „Privat Placement“ arbeitet. Auf gleicher

Basis denkt er auch an Fahrzeuge wie „Bugatti“ oder sehr wertvolle Oldtimer. Gerade im Oldtimerbereich, der zunehmend an Bedeutung gewinnt, sieht er erhebliche Chancen für den Kunden und natürlich auch für A\*Lease.

Text: Matthias Soyka

IGS Intermodal Container Logistics

## Jetzt neu mit eigener Zugverbindung nach Aschaffenburg!



www.igs-intermodal.de

Eigene Verbindungen ab/zu den deutschen Seehäfen von/nach:

- Nürnberg (9x wöchentlich)
- Regensburg (8x wöchentlich)
- München (3x wöchentlich)
- Aschaffenburg (2x wöchentlich)

Weitere Anbindungen von/nach:

- Stuttgart, Ulm, Mannheim und Frankfurt/ Main

Eigenes Containerterminal in:

- Nürnberg/ Regensburg (CDN), München (CLM) und Aschaffenburg (TCA)

Services:

- Zustellservice im Inland
- Containerverkehr per Strasse im Nah- u. Fernverkehr ab HH/ BHV
- Trimodaler Containerumschlag an den Depotstandorten Nbg., Reg., Aschaffenburg

Bitte sprechen Sie uns an:

Thorsten Kowalski (Verkauf)  
Tel.: 040/74 00 2- 119  
t.kowalski@igs-intermodal.de

# AHV wird zur Hochschule

Erste Bachelor-Absolventen schließen Studium ab

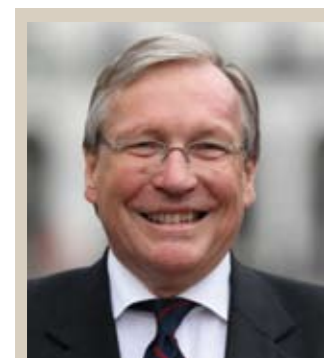
Der alt ehrwürdige Verein Hamburger Spediteure (VHSp – [www.vhsp.de](http://www.vhsp.de)) hat in seiner 128-jährigen Geschichte schon so manches erlebt. Doch eine Hochschule hat er noch nie betrieben, obwohl die zusammen mit der renommierten Stiftung Grone-Schule 1988 gegründete Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft schon lange rund 100 Kurse in Sachen Zoll, Außenhandelsrecht oder Gefahrgut und sogar Qualifikationen bis hin zu Meister-/Verkehrsfachwirtsprüfungen vor der IHK gibt. Eben alles, was zur beruflichen Fortbildung eines Speditionskaufmanns, Betriebswirts oder Logistiklers im Allgemeinen so nützlich ist. Nun aber bietet die AHV ([www.ahv.de](http://www.ahv.de)) auch den acht-semestrigen Studiengang Hamburger Logistik Bachelor ([www.hl-b.de](http://www.hl-b.de)) an. Die ersten 13 der 65 Studierenden machen gerade ihren Abschluss.



Learning by doing: Bei Betrieben die GÜHH wird den Studenten gezeigt, wie man richtig stapelt



Gruppenfoto mit Damen: Die ersten Bachelor-Absolventen mit ihren Ausbildern



Kurt-J. Schimmelpfeng, Geschäftsführer VHSp

„Angelegt ist das Studium als triqualifizierende Ausbildung über vier Jahre. In den ersten drei Jahren wird eine duale Lehre mit Unterricht in der Berufsschule und einer qualifizierten Ausbildung im Unternehmen mit dem Handelskammerabschluss zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung gekoppelt mit

einem Betriebswirtschaftsstudium an der Hamburger Fern-Hochschule ([www.hamburger-fh.de](http://www.hamburger-fh.de)). Im vierten Jahr arbeitet der Student bereits fest im Betrieb und schließt das Studium, dessen Kurse sogar an Wochenenden stattfinden, mit einem Bachelor of Arts ab. Die Studiengebühr von 12.000 Euro wird dabei häufig von den Betrieben

übernommen. „Die sind froh, wenn sie qualifizierten Nachwuchs haben, den sie an sich binden können“, berichtet der VHSp und AHV-Geschäftsführer Kurt-Jürgen Schimmelpfeng, der den Verband seit 1980 leitet und für das neue Bildungsangebot in Zusammenarbeit mit der Hamburger Fern-Hochschule und der Be-

rufsschule verantwortlich ist. Doch selbst wenn die Studierenden die Gebühr von monatlich 250 Euro selbst bezahlen müssen, sei der Beitrag noch fair, da sie während der Lehre schon 620 bis 820 Euro im Monat vom Arbeitgeber erhielten und im vierten Jahr bereits bei vollem Gehalt fest bei ihm angestellt seien.

Der Markt an Azubis ist völlig leergefegt

Das Angebot sei mehr als notwendig, berichtet Schimmelpfeng. „Der Markt ist völlig leergefegt. Wir haben insgesamt rund 1.200 Azubis. Das reicht nicht, um die ausscheidenden Beschäftigten zu ersetzen, geschweige denn, wenn man expandieren will.“ Der VHSp muss es wissen, schließlich hat er 320 ordentliche und 30 außerordentliche Mitglieder, wobei 60 Prozent vorwiegend in der See- und Luftfracht tätig sind, der Rest mehr im Landverkehr und in der Logistik. Sie alle zusammen haben mehr als 13.000 Beschäftigte bei einem Umsatz von rund 10 Milliarden Euro.

Durch die Krise 2008/2009 seien die Spediteure erstaunlich gut gekommen, berichtet Schimmelpfeng weiter. „Es trifft uns nicht so sehr, wenn eine Ware plötzlich nicht mehr über Hamburg oder Deutschland transportiert wird. Der Spediteur organisiert meist nur den Transport – auch über andere Häfen oder zwischen anderen Ländern und Kontinenten.“ Zudem hingen die Spediteure immer gut ein halbes Jahr hinter der konjunkturellen Entwicklung her. Die

Dinge kommen also nicht ganz so unerwartet, so dass sich die Betriebe besser darauf einstellen können. „Man kann zum Beispiel die Abläufe strecken oder bestimmte Geschäfte durch Aktivitäten im Ausland kompensieren“, so Schimmelpfeng.

Mehr als einfach nur Lkw-Unternehmer

Spediteure seien nicht – wie häufig fälschlicherweise angenommen wird – einfach nur Lkw-Unternehmer. Dies sei spätestens seit Aufhebung der Kontingentierung der Konzessionen für den Güterfernverkehr im Jahre 1993, die die Zahl der Fuhrunternehmer in Deutschland limitierten und dadurch die Preise zum Schutz der Bahn hoch hielten, vorbei. Natürlich würden auch heute noch Spediteure den Transport mit eigenen Lkw durchführen. Doch mit der Liberalisierung des Straßengüterverkehrs ist ein massiver Preisverfall einhergegangen. „Wer heute noch drei Prozent Umsatzrendite macht, ist froh“, sagt Schimmelpfeng, der gerade auch in den Verhandlungen mit den Gewerkschaften steckt, die Tarifierhöhungen von 6,5 Prozent für die kaufmännischen Angestellten und die gewerblichen Mitarbeiter wie Fahrer und Lagerarbeiter fordern.

Aber es stimme natürlich: Wenn die Frachtraten herunter gingen, lasse sich schwerer Geld verdienen, da dann die Gewinnmarge der Spediteure prozentual deutlich wachsen müsste, was in schwierigen Zeiten kaum zu verkaufen sei. Allerdings, räumt Schimmel-

pfeng ein, täusche die Umsatzrendite eines Betriebes manchmal. Wenn etwa ein Unternehmen auch seine Zollaussagen, die durchaus erheblich sein können, mit in den Umsatz einrechnet, obwohl dies nur ein Durchlaufposten sei, erscheine die EBIT-Marge natürlich geringer.

Beteiligung an Software-schmiede DAKOSY

Schimmelpfeng selbst ist gelernter Jurist und berät nicht nur seit Jahrzehnten Arbeitgeber und Wirtschaftsverbände (VHSp, KDS und FAMÖ), sondern ist mit dem Verband auch Interessenvertreter gegenüber Verwaltung und Politik. Zudem gehört 23 Mitgliedern

des VHSp, die sich in der DIHS GmbH ([www.dihs.de](http://www.dihs.de)) zusammengeschlossen haben, zu gleichen Teilen mit den Terminalbetreibern und Linienagenten auch ein Drittel an der DAKOSY AG, die die gesamte Software im Hamburger Hafen entwickelt hat und das Datenkommunikationssystem mit zwischenzeitlich über 1.000 Teilnehmern seit 1983 betreibt. Fast 2 Millionen Euro zahlen die Spediteure für die Nutzung des Systems, ohne das bei der Transportabwicklung in der Hansestadt nichts mehr geht. Man will eben auf allen Feldern die Lage im Griff haben, egal ob bei der Ausbildung oder der Technik.

Text: Matthias Soyka



Die CARL REHDER GRUPPE besteht aus vier europaweit tätigen Versicherungsmaklern und zwei maritimen Dienstleistern, die sich auf die Versicherungsbelange der Schifffahrt, des Transportgewerbes und mittelständischer Unternehmen spezialisiert haben.

- CARL REHDER GMBH Assekuranz- und Schiffsmakler  
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transportgewerbe.
- CARL REHDER GMBH Versicherungsmakler  
Versicherungsmakler für mittelständische Unternehmen und das Klein-gewerbe sowie für die sonstigen Versicherungen von Privatpersonen.
- CARL REHDER NEDERLAND B.V. Makelaars in Assurantiën B.V.  
Spezialversicherungsmakler für die Schifffahrt und das Transport-gewerbe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- BE SURE ASSURANTIËN B.V.  
Versicherungen aller Art für die Binnenschifffahrt sowie mittelständische und kleine Betriebe in den BENELUX-Ländern und Frankreich.
- JMS JOINT MARINE SERVICE GMBH  
Versicherungsdienstleister und Vertreter ausländischer Versicherungs-gesellschaften und Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit in Deutschland.
- JMS JOINT MARINE SERVICE RUS LLC  
Betreuer der Versicherungsangelegenheiten deutscher und nieder-ländischer Investoren in Russland. Platzierungsmakler für europäische Versicherungsmakler mit russischen Versicherungsgesellschaften. Administrator der Geschäftsvorfälle im Geschäftsverkehr zwischen russischen Versicherern und europäischen Kunden.

**CARL REHDER GRUPPE** Lindhorster Straße 4 · 21218 Seevetal (Hittfeld)  
Tel.: +49 4105 77028 0 · Fax +49 4105 77028 18  
info@carl-rehder.de · www.carl-rehder.de



# Frischer Wind für die HUSUM WindEnergy

Das SPC initiiert auf der Messe erstmals ein Logistikforum



Foto: Brunsbüttel Ports

Auch ein Teil der Energiewende: Das Verladen von Windkraftanlagen wird immer mehr zur logistischen Herausforderung

Mit mehr als 36.000 Messebesuchern aus 90 Ländern und rund 1.200 ausstellenden Unternehmen ist vom 18. bis 22. September das Who-is-who der Offshore-Windenergie auf der HUSUMWindEnergy präsent. Bisher war Europas führende Windenergie-Messe eher auf die technologische Entwicklung fokussiert. Doch nun bringt das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) frischen Wind in das Kongressprogramm, indem das Kompetenz-Netzwerk das Logistik-Forum „Maritime Logistik für die Windenergie“ (Dienstag, 18. September, von 11 bis 13.45 Uhr im Raum 1) initiiert.

„Damit tragen wir die Bedeutung der Inhalte und der Relevanz einer ökologischen und qualitativ hochwertigen Transportkette und -verzahnung direkt zu den Experten der Windindustrie“, erwartet SPC-Geschäftsführer Markus Nölke. Die Prognosen zeigen, dass der Bedarf an professioneller Transportsteuerung in diesem Segment zunehmen wird: Innerhalb der kommenden 18 Jahre sollen allein in Deutschland 7.000 bis 10.000 Anlagen im Wert von über 100 Milliarden Euro aufgestellt werden. „Dieses Potenzial bietet eine große Chance, insbesondere für die maritime Wirtschaft in Deutschland, sich in

der dazugehörigen Projektlogistik zu positionieren“, versichert Nölke.

*BSH-Chefin Breuch-Moritz wird referieren*

Die Teilnehmer erwartet ein umfassender Überblick über die aktuellen und künftigen Herausforderungen. Als Referentin wird unter anderem die Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Monika Breuch-Moritz, sprechen. Im BSH laufen aktuell insgesamt 123 Anträge für 8.705 Windenergieanlagen. Davon sind 29 Windparks mit 2.081 Anlagen genehmigt. „Zur Zeit liefern aber erst 47 einzelne Windenergie-

anlagen Strom mit einer Leistung von etwa 175 Megawatt“, so Breuch-Moritz.

Die Komplexität der Offshore-Windlogistik für die Häfen stellt Frank Schnabel, Geschäftsführer Brunsbüttel Ports GmbH (SPC-Mitglied) vor. Seine These: „Ein Hafen alleine kann die umfassenden Anforderungen nur schwer erfüllen. Durch eine Kooperation werden die Standortvorteile der jeweiligen Häfen gebündelt.“

*Beispiele anhand der Binnenschifffahrt*

Mit Best-Practise-Beispielen unterfüttert werden die Inhalte von zwei

Branchenkennern. Einer von ihnen ist der Projektlogistiker Jan Hinrich Glahr, geschäftsführender Gesellschafter Glahr & Co. GmbH. Während der noch laufenden Testphase mit dem dänischen Windkraftanlagenhersteller Vestas stellt er derzeit unter Beweis, dass das Binnenschiff eine ökologische und ökonomische Alternative zum Lkw darstellt. „In 2012 transportierten wir für diesen Verloader 30 Rotorblätter mit einer Länge von jeweils 55 Metern auf der Elbe zwischen Mühlberg und Brunsbüttel“, erläutert Glahr. Sein Fazit: „Wir schreiben mit grüner Logistik schwarze Zahlen.“

*Text: Stephanie Lützen*

## SPEDITIONS-ASSEKURANZ

Versicherungsmakler GmbH



## Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

### Die wichtigsten Versicherungsangebote:

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

**Speditions-Assekuranz Versicherungsmakler GmbH**  
 Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt  
 Telefon: 0 41 65 - 8 10 31 • E-Mail: info@sped-ass.de  
[www.speditions-assekuranz.de](http://www.speditions-assekuranz.de)



# Dann steht man richtig auf der Straße

## Pflicht zur Rückgabe eines Dienstwagens bei Kündigung

**Bei einer Kündigung steht man nicht nur auf der Straße, man muss bisweilen auch regelrecht zu Fuß gehen. Denn das Auto, sofern es ein Dienstwagen ist, kann vom Arbeitgeber zurück verlangt werden. Unter Vergütungsgesichtspunkten handelt es sich bei solchen Dienstwagen regelmäßig um eine zusätzliche Gegenleistung des Arbeitgebers für die geschuldete Arbeitskraft. Verlangt der Arbeitgeber den Dienstwagen zurück, insbesondere bei der Kündigung des Arbeitnehmers mit gleichzeitiger Freistellung von der Arbeitsverpflichtung, kommt es in der Praxis häufig zum Streit darüber, ob der Arbeitnehmer den Dienstwagen vor Ablauf der Kündigungsfrist zurückgeben muss.**

Grundsätzlich gilt, dass der Arbeitgeber zur Überlassung des Dienstwagens auch zu privaten Zwecken jedenfalls für die Zeit verpflichtet ist, für die er auch Gehalt zahlen muss. Aber davon gibt es Ausnahmen, denn der Arbeitgeber kann im Arbeitsvertrag einseitig den Widerruf der privaten Nutzung eines Dienstwagens für bestimmte Fälle regeln.



Zu den beliebtesten Dienstwagen zählen Mercedes C- und E-Klasse – auch als Kombi

### Widerruf ist im Arbeitsvertrag möglich

Eine solche Widerrufsklausel ist aber nur dann wirksam, wenn sie den gesetzlichen Anforderungen der aktuellen Rechtsprechung entspricht. Das Bundesarbeitsgericht verlangt mindestens die Angabe von Widerrufsgründen im Vertragstext, damit für alle Beteiligten klar geregelt ist, unter welchen Voraussetzungen der Arbeitnehmer zur Herausgabe des Dienstwagens verpflichtet sein soll. Hierzu zählen beispielsweise wirtschaftliche Gründe, aber auch die Leistung oder das Verhalten des Arbeitnehmers. Der Arbeitgeber muss also ausdrücklich klarstellen, was ihn konkret zum Wi-

derruf berechtigen soll. Er darf gerade nicht grundlos die Privatnutzung widerrufen. Hauptfall in der Praxis ist der Entzug des Dienstwagens zur privaten Nutzung bei einer ordentlichen Kündigung des Arbeitnehmers mit anschließender Freistellung bis zum Kündigungstermin.

Aber allein eine wirksam formulierte Widerrufsklausel, die den Grund für den Entzug des Dienstwagens ausdrücklich regelt, soll nach Auffassung des Bundesarbeitsgerichts für einen Anspruch des Arbeitgebers auf Herausgabe des Dienstwagens nicht ausreichen. Dies hat das Bundesarbeitsgericht aktuell mit einer Entscheidung im März dieses Jahres klar gestellt.

Denn erforderlich ist darüber hinaus, dass der Arbeitgeber seine Ansprüche auf Herausgabe des Dienstwagens unter Berücksichtigung der Umstände des konkreten Einzelfalls ausübt und die wechselseitigen Interessen nachweislich gegeneinander abwägt.

### Interessenabwägung im Einzelfall erforderlich

In dem aktuellen Fall des Bundesarbeitsgerichts ging es um die sofortige Freistellung einer Arbeitnehmerin, nachdem diese selbst das Arbeitsverhältnis gekündigt hatte. Aufgrund einer Widerrufsklausel im Arbeitsvertrag zugleich die private Nutzung des Dienstwagens

bis zum Beendigungs-termin widerrufen. Dies hielt das Bundesarbeitsgericht zwar grundsätzlich für zumutbar, da die Arbeitnehmerin wegen der Freistellung bis dahin auch keine Arbeitsleistung mehr erbringen musste. Allerdings entsprach der Widerruf hier nicht billigem Ermessen, weil der Arbeitgeber sein Interesse an dem sofortigen Entzug der Privatnutzung nicht ausreichend begründet hatte. Denn die Arbeitnehmerin hat sich darauf berufen, dass der Dienstwagen ihr einziges Auto und die steuerrechtliche Situation zu berücksichtigen sei. Denn obwohl sie wegen des sofortigen Entzugs der Privatnutzung den Dienstwagen

bis zum Kündigungs-termin fast einen Monat nicht mehr nutzen konnte, blieb sie unabhängig davon zur Ein-Prozent-Pauschalversteuerung pro Monat verpflichtet, da sie kein Fahrtenbuch führte. Sie konnte den Dienstwagen also nicht nutzen und musste auch noch eine spürbare Minderung ihres monatlichen Nettoeinkommens hinnehmen, weil der geldwerte Vorteil des Dienstwagens mit 277 Euro pro Monat bewertet worden war.

Aus Sicht des Bundesarbeitsgerichts überwogen daher in diesem Fall die Interessen der Arbeitnehmerin, den von ihr versteuerten Vorteil tatsächlich auch durch Gebrauch des Dienstwagens zu privaten Zwecken bis zum Kündigungs-termin nutzen zu können. Das Interesse des

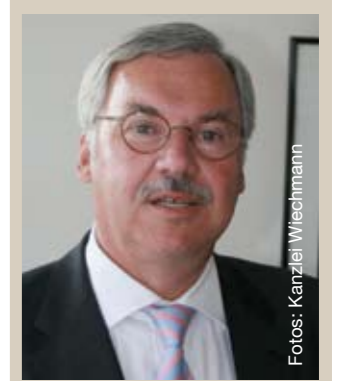
Arbeitgebers musste hingegen zurücktreten, zumal der Arbeitgeber zu den eigenen Gründen für den Widerruf der privaten Nutzung des Dienstwagens nichts sachlich Nachvollziehbares vorgetragen hat.

### Klare Regeln immer vorher vereinbaren

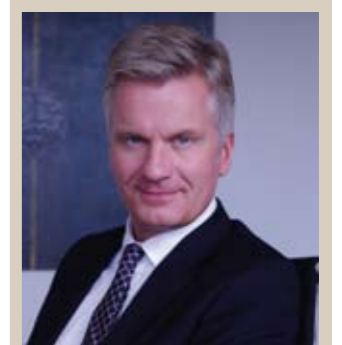
Die Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts führt zur Rechtssicherheit für beide Parteien. Arbeitgeber können den Widerruf der privaten Nutzung des Dienstwagens vereinbaren, wenn sie auf eine wirksame Formulierung der Widerrufsklausel achten. Arbeitnehmer wiederum sind keiner Willkür bei der Entscheidung über den Entzug der Privatnutzung ausgesetzt. Denn im konkreten Einzelfall müssen die jeweiligen

Umstände, die für oder gegen den Widerruf sprechen, im Einzelnen ermittelt und interessengerecht gegeneinander abgewogen werden. Im Streitfall können die Arbeitsgerichte diese Entscheidung überprüfen. Arbeitgebern ist bei Abschluss künftiger Arbeitsverträge dringend zu raten, entsprechende Widerrufsklauseln präzise und rechtssicher zu formulieren und die Gründe für den Entzug der Privatnutzung des Dienstwagens sorgfältig zusammenzustellen und zu dokumentieren, um in einem möglichen Prozess die Entscheidung überzeugend begründen zu können.

**Text:** Andreas Wiechmann, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Thomas Schneider, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Arbeitsrecht  
[www.wiechmann-kanzlei.de](http://www.wiechmann-kanzlei.de)



Andreas Wiechmann,  
Fachanwalt für Arbeitsrecht



Thomas Schneider,  
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Besuchen Sie uns auf der  
**SMM 2012**  
Halle B3.EG, Stand 101

## Move Forward with Confidence

**BUREAU VERITAS S.A.**  
Zweigniederlassung Hamburg  
Marine Department

Veritaskai 1, 21079 Hamburg  
Tel.: +49 40 23625-0  
Fax: +49 40 23625-620  
E-Mail: [ger\\_ns@de.bureauveritas.com](mailto:ger_ns@de.bureauveritas.com)  
[www.bureauveritas.de](http://www.bureauveritas.de)  
[www.veristar.com](http://www.veristar.com)

**Marine** | Industry | Inspection & Verification in service | Health, Safety & Environment  
Construction | Certification | Government Services & International Trade

# Der Kinohit des Jahres auf DVD

Ziemlich beste Freunde“ ist prickelnd wie Champagner

Wenn man sich die aktuelle Aufstellung der meistbesuchten Kinofilme des Jahres 2012 ansieht, dann steht auf Platz eins kein dunkler Ritter. Und auch die Avengers oder die Tribute von Panem finden sich in der Liste weiter unten. Nein, es ist ein vergleichsweise kleiner französischer Film über die Freundschaft zwischen einem Gelähmten und seinem Pfleger, der in Deutschland bislang über 8,6 Millionen Besucher in die Kinos gezogen hat, und das ohne Tote und ohne Explosionen. Und zum Zeitpunkt der DVD/Blu-Ray-Veröffentlichung wird der Film noch immer in vielen Kinos gezeigt. Völlig zu Recht, denn „Ziemlich beste Freunde“ ist ein toller Film, den man nicht verpasst haben sollte.

Der reiche Philippe (fein nuanciert spielend: Francois Cluzet) ist nach einem Paragliding-Unfall vom Hals abwärts gelähmt. Nachdem zu allem Unglück auch seine Ehefrau den Krebs gestodert ist, vegetiert er verbittert vor sich hin und verschleißt Pflegekräfte im Monatstakt. Der schwarze Driss (umwerfend: Omar Sy) ist dagegen auf der Schattenseite des Lebens aufgewachsen. Gerade aus dem Knast raus, will er eigentlich nur seine Stütze. Deswegen findet sich Driss plötzlich in dem palastartigen Haus von Philippe wieder, wo er eigentlich nur für die Sozialkasse bescheinigt haben will, dass er sich um Arbeit bemüht hat.



Abgefahren: Driss gibt Philippe neuen Lebensmut

Aus dem Kreis der anderen Bewerber, denen das Gutmenschentum aus allen Knopflöchern rinnt, ragt der Knacki mit seinem völligen Mangel an falschem Mitleid turm-hoch heraus. Zu Driss' Verwunderung

wird er von Philippe als Pfleger angestellt. Zwischen den beiden ungleichen Männern entwickelt sich mit der Zeit eine tiefe Freundschaft, von der beide profitieren. Der eine wird in Kunst und Musik eingeführt (und darf den Maserati fahren), der andere lernt mittels legaler und illegaler Genussmittel sowie und Earth, Wind and Fire wieder die Lust am Leben kennen.

Eine wahre Geschichte ohne Rührseligkeiten

Das Leben schreibt die besten Geschichten, heißt es. Da ist was dran, denn der Film beruht auf den Erinnerungen des ehemaligen Pommery-Geschäftsführers Philippe

Pozzo die Borgo. Natürlich wurde die wahre Geschichte für den Film angepasst (Namen, zeitliche Zusammenhänge und die Hautfarbe des Pflegers wurden verändert), aber im Kern ist es die wahre Geschichte der beiden, die durch einander zu neuem Glück gefunden haben. Was den Film so besonders macht, ist, dass hier nicht auf die Tränendrüse gedrückt wird. Vor allem Driss' hemdsärmelige Art, mit den Problemen eines Querschnittsgelähmten umzugehen und ihn nicht in Watte zu packen, amüsiert und berührt. Es handelt sich nicht um ein Behinderten-Drama, sondern um eine luftig-locker erzählte Geschichte über Freundschaft. Das famose Spiel der gesamten Besetzung, allen voran der Hauptdarsteller, hebt die Qualität dieses Filmes un-gemein.

Wenn Sie sich einmal ausgezeichnet unterhalten wissen wollen, dann greifen Sie zu „Ziemlich beste Freunde“. Der Film ist wie ein guter Champagner: Prickelnd und ein wenig herb im Abgang. Übrigens: Wussten Sie, dass man mit den Ohren Sex haben kann?

Text: Martin Soyka



Auch das kann sexy sein: Leih' mir mal ein Ohr



[www.portofhamburg.com](http://www.portofhamburg.com)  
Port of Partnership

- + Your General and Bulk Cargo Port Partner
- + Your Intermodal Port Partner, distributing by all modes
- + Your Logistics Hub Partner
- + A True Partner in Your Green Supply Chain
- + Your Hub Port Partner, handling ultra large containerships and feeding Europe

  
Port of Hamburg

53°33'N 9°58'E

**Röhlig Logistics:**



Thomas Hansen (Foto) ist neuer CEO Americas/Africa bei dem Bremer inhabergeführten Logistikunternehmen. Von Miami/USA

aus wird er für die Landesgesellschaften und Agenten in Nord- und Südamerika sowie in Afrika zuständig sein und zusätzlich den Bereich Global Sales verantworten. Der gebürtige Däne ist seit 1997 als Managing Director von Röhlig New Zealand tätig, 2007 wurde der 42-Jährige zum Managing Director von Röhlig Australia ernannt. In dieser Position gelang es ihm, die Landesgesellschaft ohne finanzielle Verluste durch die weltweite Finanzkrise zu führen. 2011 erzielte Röhlig Australia das beste Ergebnis seit seiner Gründung 1973. Zudem wurde Claas Röttger zum neuen Leiter des Standortes Hamburg ernannt. Mit der Berufung Röttgers beabsichtigt Röhlig Deutschland, das Ange-

bot der traditionell im Seefracht-Segment starken Hamburger Niederlassung nun auch im Bereich Luftfracht entsprechend auszubauen. Der 34-Jährige war seit 2010 im Bereich Strategische Verkaufsentwicklung und als Key Account Manager für das Unternehmen tätig.

**HOYER Deep Sea:**

Virginie Colombier (40) stößt als neue Area Sales Managerin zu HOYER Deep Sea und verantwortet gemeinsam mit Manuel Piot das Bestands- und Neukundengeschäft für Flexitanks und Tankcontainer auf dem französischen Markt. Außerdem ist sie verantwortlich für die Länder in der Mittelmeerregion. Die gebürtige Französin soll das Transportgeschäft der Fachspedition in Frankreich, dem Mittelmeerraum und den französischen Überseegebieten, insbesondere Martinique und Guadeloupe, weiter ausbauen. Colombier verfügt über eine langjährige Erfahrung im Logistikbereich. Die Expertin für Flüssigkeitstransporte arbeitete in den vergangenen 17 Jahren in führenden Positionen global operierender Logistikunternehmen.

**DB Schenker Logistics:**



Zum 1. August hat Christian Stoll die Leitung der intermodalen Aktivitäten von DB Schenker Logistics übernommen.

Als Head of Intermodal in der Zentrale der Schenker AG in Essen ist Stoll im Landverkehr für die effiziente Verbindung der Verkehrsträger verantwortlich, speziell für das Angebot DB SCHENKERhangartner. Dieser Service bietet Kunden aus Handel und Industrie die Kombination von Lkw und Schiene aus einer Hand. Vor- und Nachlauf übernimmt der Lkw, auf den langen Strecken reisen die Güter im unbegleiteten kombinierten Verkehr auf der Schiene. Sein Vorgänger Patrick Zilles hat das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen. Der 40-jährige Stoll war bislang für den europäischen Ausbau einer mittelständischen Speditiionsgruppe verantwortlich.

**Stagnierende Wirtschaft dämpft Umschlag**

**Rostock** – Im ersten Halbjahr 2012 wurden in dem Ostseehafen insgesamt 11,2 Millionen Tonnen bewegt, davon 10,4 Millionen Tonnen im Seehafen und 800.000 Tonnen in anderen Rostocker Hafenanlagen wie dem Chemiehafen Yara sowie dem Fracht- und Fischereihafen. Die Gütermengen befinden sich damit um sieben Prozent unter Vorjahresniveau. Die Zahl der beförderten Fährpassagiere von und nach Nordeuropa stieg hingegen von Januar bis Juni 2011 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht um 1.000 auf 851.000 an. Von den 10,4 Millionen Tonnen umgeschlagener Güter im Seehafen (minus sechs Prozent im Vergleich zum Vorjahr) entfielen 6,3 Millionen Tonnen auf die rollende Fracht des Fähr- und RoRo-Verkehrs. In diesem Segment gab es ein Minus von 300.000 Tonnen bzw. fünf Prozent.

**Kattwykbrücke für drei Monate gesperrt**

**Hamburg** – Die Kattwykbrücke wird vom 9. September an für voraussichtlich drei Monate für den Straßen- und Schienenverkehr gesperrt. Die Hamburg Port Authority (HPA) hatte bei einer Überprüfung der Brücke Ende Juli festgestellt, dass die Verbindung der Schienen mit dem Brückenteil auf einem längeren Abschnitt nicht mehr fest genug ist. Damit die Brücke verkehrssicher bleibt und keine langfristigen Schäden entstehen, wird die HPA die nun entdeckten Schäden schnellstmöglich beseitigen und den Schienenstrang über die Kattwykbrücke erneuern. Die Arbeiten sollen voraussichtlich bis zum 8. Dezember abgeschlossen werden. Um die Behinderungen so gering wie möglich zu halten, wird im Mehrschichtbetrieb gearbeitet.

**Konrad Zippel mit neuen Büroräumen**

**Hamburg** – Die Großspedition Konrad Zippel hat dem rasanten Wachstum der letzten Jahre Rechnung getragen und neue Büroräume gegenüber des Hauptsitzes in der Wendenstraße bezogen. Nach 250 Quadratmetern im firmeneigenen Altbau stehen nun zusätzliche, gemietete 500 Quadratmeter im ersten Stock eines Bürokomplexes für die 40 Mitarbeiter zur Verfügung. Von hier aus werden internationale Trailertransporte und individuelle Logistiklösungen erarbeitet. Vor allem in Ost-Westverkehren hat sich das Unternehmen einen Namen gemacht. Jährlich bewegt Zippel 150.000 TEU mit 20 Containerblockzügen pro Woche und täglich 160 Lkw-Fahrten. Das alte Verwaltungsgebäude wird weiterhin als Lager genutzt und könnte auch bei einer weiteren Expansion reaktiviert werden.

**IMPRESSUM**

<b>Verleger:</b> Matthias Soyka Holger Grabsch Neuer Wall 54 20354 Hamburg Telefon +49.40.360 984 80 Fax +49.40.35 70 26 03 E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de	<b>Medienberatung:</b> Holger Grabsch Telefon +49.40.360 984 78 E-Mail grabsch@norddeutsches-medienkontor.de	<b>Druck:</b> PMI	<b>Onlineprogrammierung:</b> Andreas Tiedemann
<b>Redaktion:</b> Matthias Soyka (V.i.S.d.P.) Holger Grabsch Martin Soyka Stephanie Lützen Thomas Schneider Andreas Wiechmann	<b>Grafik:</b> Larissa Dultz (Art-Direktor) Telefon +49.40.360 984 80 E-Mail dultz@norddeutsches-medienkontor.de	<b>Erscheinungsweise:</b> Monatlich online und als Printausgabe	<b>Onlinegestaltung:</b> Larissa Dultz
<b>Fotos:</b> Peter Glaubitt	<b>ISSN 2193-9454</b>	<b>Preis:</b> 4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt).	Alle Rechte beim Verleger. Hamburg, 2012 Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka.
<b>Erscheinungsweise:</b> Monatlich / zzgl. E-Mailservice	<b>Abonnement:</b> Jahresabonnement 12 Ausgaben 54,00 Euro inkl. 7% USt. und Versand	<b>Nächste Ausgabe:</b> <b>2. Oktober 2012</b>	<b>STADT LAND HAFEN</b>



Ihr bundesweiter Partner für logistische Dienstleistungen im Werkvertrag

**ETABLIERT, EFFIZIENT, ERFOLGREICH**

**UNSERE LEISTUNGEN IM ÜBERBLICK**

- ◆ Inhouse Outsourcing
- ◆ Displaybau, Displaybestückung
- ◆ Preisauszeichnung, Etikettierung
- ◆ Konfektionierung, Setbildung, Trayfertigung
- ◆ Kommissionierung
- ◆ Lkw-Be- und Entladung
- ◆ Containerentladung

**IHRE VORTEILE**

- ◆ kurze Reaktionszeiten
- ◆ hochmotivierte Mitarbeiter
- ◆ permanente Prozessoptimierung
- ◆ ein Ansprechpartner vor Ort
- ◆ alle Leistungen zu fest kalkulierbaren Stückpreisen



König-Georg-Stieg 5 21107 Hamburg  
Telefon: Telefon: +49 (0) 40 / 300 9 300-0 Fax: +49 (0) 40 / 300 9 300-60  
Email info@hbv-hanseatic.de [www.hbv-hanseatic.de](http://www.hbv-hanseatic.de)

# UNSERE ANGEBOTE ERREICHEN SIE ÜBERALL.

www.sop-hamburg.de



**MARES SHIPPING**

SPARE PARTS SERVICE since 1975

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

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

**Qualität, die sich rechnet.**

Tel. +49 - 40 - 374 784 - 0 · Fax +49 - 40 - 374 784 - 46 · E-Mail [sales@mares.de](mailto:sales@mares.de) · [www.mares.de](http://www.mares.de)