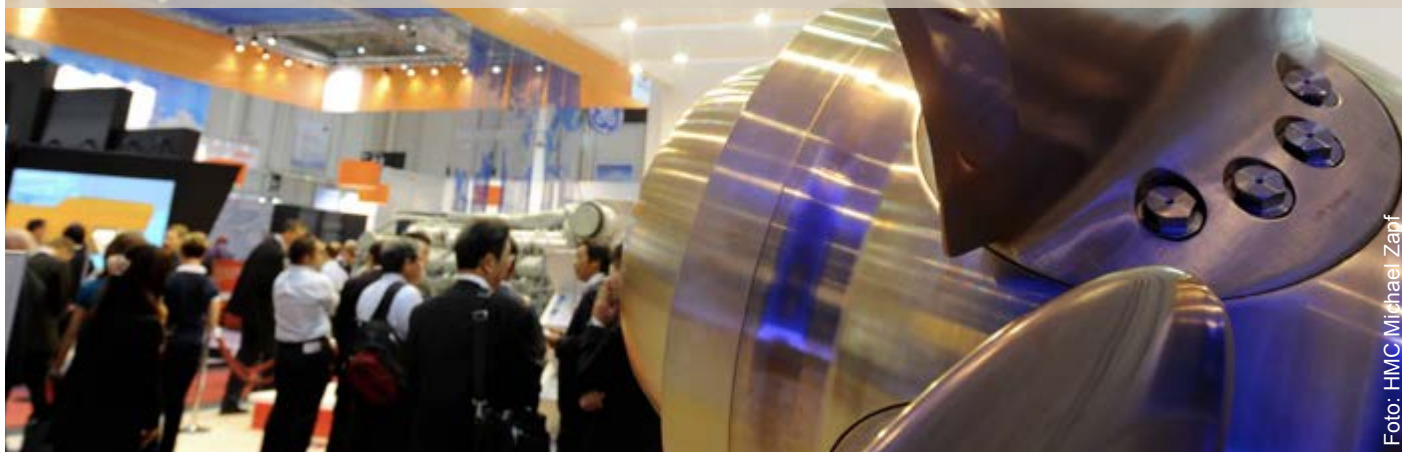


STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

SMM wieder auf Rekordkurs

Die Ausstellungsflächen sind seit Monaten ausgebucht



Alle zwei Jahre wieder: Vier Tage lang ist Hamburg das Zentrum der maritimen Welt

Es wird wieder ein Rekordjahr für die Schiffsmaschinenmesse (SMM). Mehr als 2.100 Aussteller aus 62 Ländern werden vom 9. bis 12. September alle Innovationen des Marktes in den Hamburger Messehallen zeigen. Die 26. Auflage der weltgrößten maritimen Leistungsschau hat nahezu alle wesentlichen Unternehmen aus den Bereichen Werft- und Werftausrüstungsindustrie, Antriebssysteme und Zubehör, Elektrik und Elektronik, Aggregate, Ausrüstung und Service sowie Sicherheit und Verteidigung zu Gast und ist seit Monaten ausgebucht.

Trotz der Krise in manchen Segmenten: Zu den Märkten mit Wachstumspotenzialen zählen vor allem die Bereiche „Offshore Wind“, „Kreuzfahrtschiffe“, „Marine-Schiffe“, „Super-Yachten“ und

„Offshore Öl und Gas“. Sie werden ebenso auf über 90.000 Quadratmetern vertreten sein wie die bedeutendsten Nischenmärkte.

Abgerundet wird das umfangreiche Programm durch einzel-

ne Thementage. Sie umfassen die Fachabteilungen Finanzierung, Offshore, Umweltschutz, Sicherheit und Recruiting und werden von namhaften Referenten begleitet. **Seite 14**

Umschlagboom

Trotz der Ukraine-Krise hat der Hamburger Hafen einen Halbjahresrekord erzielt. **S. 4**

Einstieg

Hamburgs Verkehrspolitik ist von vielen Vorurteilen geprägt, zeigt eine SLH-Analyse. **S. 10**

Forderungskatalog

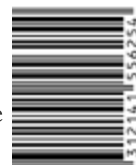
Der Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen fordert mehr Infrastrukturausbauten. **S. 16**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de
Speditionsbedarf





Liebe Leserinnen und Leser,

die SMM begrüßt wieder die maritime Welt. Trotz der längsten Krise in der neueren Geschichte der Schifffahrt übertreffen sich die Anbieter mit Innovationen. Treiber sind hier sowohl die Politik mit immer strengeren Umweltauflagen, als auch der ständig steigende Kostendruck.

Die Motoren müssen effizienter und sauberer werden. Das gilt nicht nur für die Schifffahrt, sondern für alle Industriezweige, wie unsere Energie-Diskussion auf Seite 12 eindrucksvoll zeigt.

Längst widersprechen sich Umweltschutz und Rentabilität nicht mehr. Sie bedingen vielmehr einander. Nirgendwo sieht man das so gut wie in der Schifffahrt, wo anders als in früheren Jahrzehnten über 20 Jahre alte Schiffe aufgrund der vielen zwischenzeitlichen Innovationen schnell zum alten Eisen gehören- bis auf Schlepper „Jörn“ (siehe rechts).

Bleiben Sie jung!

Matthias Soyka

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles Seite

Schlepper „Jörn“3

Hamburger Umschlagrekord4

Buss Hansa Terminal6

Vollers näst ein8

Hamburgs Verkehrspolitik10

Energie-Diskussion12



Wirtschaft Seite

SMM-Neuheiten14

3. S-H Hafentag in Kiel16

Selbständigkeit

Scheinselbständigkeit

Recht & Geld Seite

Scheinselbständigkeit18



Essen Seite

Restaurant Leuchtturm20



DVD Seite

Monuments Men21

Personal Seite

Veränderungen in Firmen22

Impressum22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land23

100 Jahre Schlepper „Jörn“

Bei der Walter Lauk Ewerführerei ist der Oldtimer immer noch täglich im Einsatz



Von wegen altes Eisen: „Jörn“ hat einen komplett genieteten Rumpf und eine 14 Millimeter dicke Außenwand

Der Hamburger Hafen ist ein hoch modernes komplexes Industrieareal. Und doch ist auch darin Platz für Konstruktionen und Maschinen, die es schon seit Jahrzehnten gibt und immer noch funktionieren. Bestes Beispiel ist der Schlepper „Jörn“ der Walter Lauk Ewerführerei. Er ist eines von vier Schiffen, die die GmbH betreibt, und feiert in diesem Jahr seinen 100. Geburtstag. Was ihn nicht davon abhält, weiterhin jeden Tag Schuten in die Hafenbecken zu ziehen.

Egal ob zur Aurubis AG, Altonaer Kistenfabrik oder zu Securitas – Kapitän André Kreker und seine beiden Decksleute schippern mit dem zweitältesten Schlepper des Hamburger Hafens in noch so kleine Zufahrten. Denn bei gut 18 Metern Länge und 5,21 Metern Breite hat „Jörn“ nur 2,21 Meter

Tiefgang. Damit gelangt er vor allem zu den flachen Anlegern im Osthafen. Ein weiterer Vorteil ist seine mit 2,51 Meter sehr geringe Höhe, so dass er auch selbst niedrigste Brücken unterqueren kann.

Das Schiff wurde 1914 bei der Deutz Werft in Köln gebaut und war zunächst ein Dampfschlepper.

per. 1955 erhielt es seinen ersten Diesel, 1988 den Zweiten, einen Cummins 6-Zylinder-Reihenmotor, der 425 PS leistet. Aufgrund seines Eis-verstärkten Rumpfes kommt er damit auch bei widrigsten Bedingungen problemlos voran.

Text: Matthias Soyka



Jörns Kapitän: André Kreker

Aufgrund seiner geringen Höhe ist der Schlepper kaum zu sehen

Fotos: Walter Lauk Ewerführerei

STADT LAND HAFEN - SEITE 2

STADT LAND HAFEN - SEITE 3

Hamburg trotz allen Widrigkeiten

Ukraine-Krise belastet Halbjahresbilanz kaum – Rekorde in fast allen Bereichen

Die Halbjahresbilanz des Hamburger Hafens hat die kühnsten Erwartungen der Verantwortlichen übertroffen. Der Gesamtumschlag stieg um 6,6 Prozent auf ein Rekordhoch von 72,6 Millionen Tonnen, der Containerumschlag, der rund zwei Drittel der Gesamtleistung ausmacht, legte sogar um 6,8 Prozent auf 4,8 Millionen TEU zu. Das Plus geht durch nahezu alle Bereiche, allein der Russland-Verkehr ist um 3,8 Prozent auf 330.000 TEU rückläufig. Obwohl Russland nach China (der Containerverkehr schnellte hier um 12,9 Prozent hoch) zweitwichtigster Handelspartner der Hansestadt ist, wurde das herausragende Gesamtergebnis kaum getrübt.

Dennoch bereitet die Entwicklung im Osten dem Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Ingo Egloff Sorgen. Er machte für die noch moderat rückläufigen Zahlen vor allem einen schwachen Rubel verantwortlich. „Die Sanktionen der EU haben sich noch nicht ausgewirkt“, sagte er. Der Exportanteil der Bundesrepublik nach Russland betrage zwar nur 3,3 Prozent, stelle aber dennoch einen Wert von 36,1 Milliarden Euro dar. Da über die Hälfte der Waren Autos, medizinische und pharmazeutische Artikel seien, die nicht unter die Sanktionen fielen, seien die Auswirkungen auf den Güterumschlag überschaubar. Betroffen seien etwa 40.000 TEU. Dennoch wolle man die guten Beziehungen

ins Riesenreich pflegen, betonte Egloff, der anschließend mit einer Delegation um Wirtschaftsstaatsrat Bernd Egert nach St. Petersburg reiste. Schließlich unterhielten 44 Prozent der deutschen Firmen Kontakte nach Russland.

Handel mit Polen legt um ein Drittel zu

Letztlich wurde der Russland-Knick aber von einem boomenden Handel mit Polen mehr als ausgeglichen. Der Umschlag schoss um ein Drittel in die Höhe. Polen, zuvor auf Platz acht der wichtigsten Handelspartner Hamburgs im Containerverkehr, kletterte auf Platz vier. Und das, obwohl Häfen wie Danzig und

Gdingen verstärkt Direktanläufe von Großschiffen aus Asien abfertigen.

Das Plus im gesamten Containerumschlag wird ausschließlich von den vollen Boxen getragen, wobei der Export stärker zulegte als der Import. Umgekehrt war dagegen das Verhältnis beim konventionellen Stückgut. Der Import von Projektladungen wuchs deutlich stärker als der Export. Beim Massengutumschlag, wo Hamburg an den meisten Terminals an seiner Kapazitätsgrenze liegt, war ein leichter Anstieg auf 21 Millionen Tonnen zu verzeichnen.

Marktposition in der Nordrange verbessert

Im Containerbereich baute die Hansestadt mit dem stärksten Wachstum in der Nordrange seine Position weiter auf. Der Marktanteil verbesserte sich um ein auf 26,7 Prozent, da das durchschnittliche Wachstum in den übrigen Häfen bei 2,6 Prozent im Containerbereich lag (Rotterdam +1,7 Prozent auf 6 Millionen TEU, Bremerhaven -2,7 Prozent auf 2,8 Millionen TEU, Antwerpen +2,9 Prozent, Zeebrügge +3,7 Prozent auf 1,1 Millionen TEU).

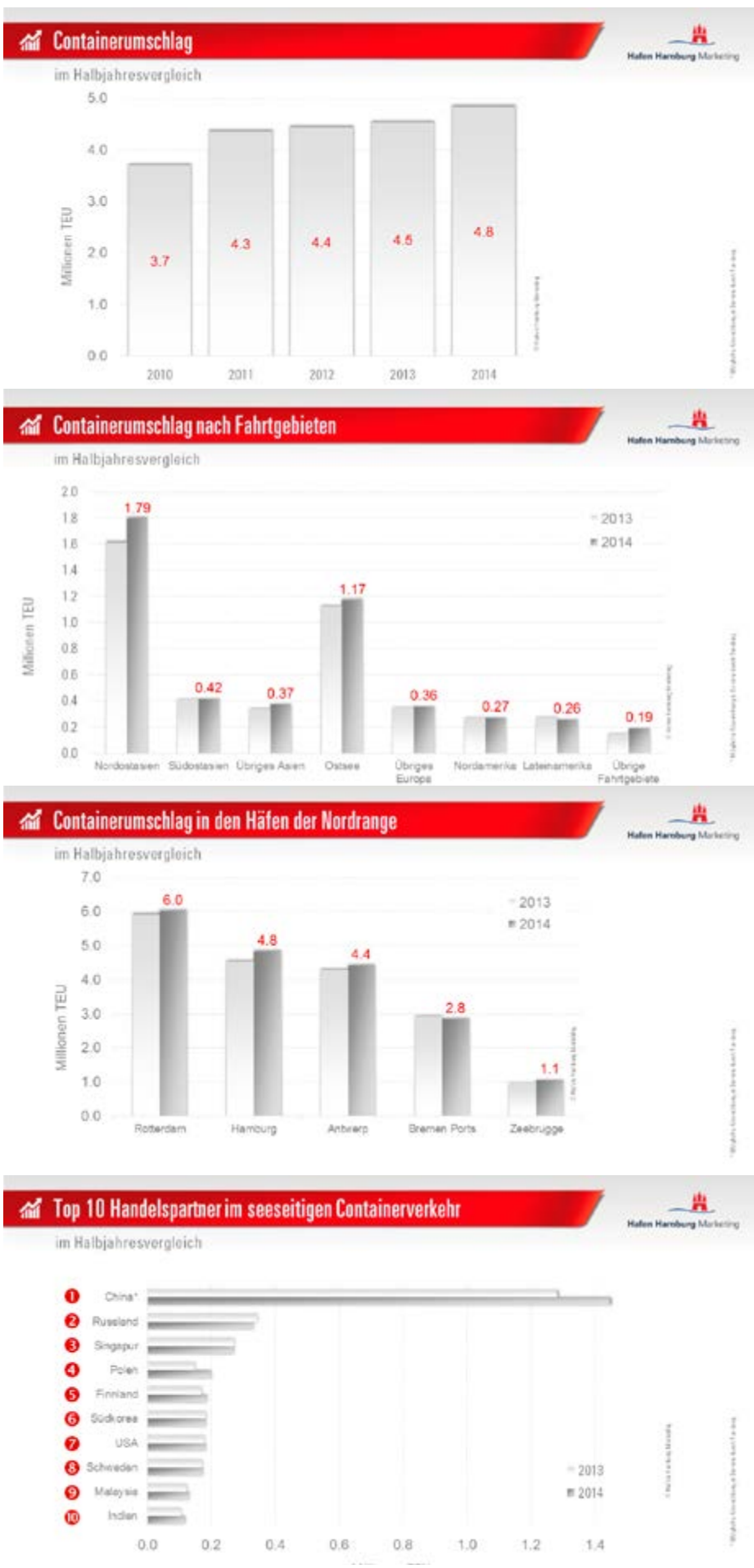
Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) zeigte sich zufrieden damit, dass trotz aller Baustellen

rund um den Hamburger Hafen das Ergebnis so positiv sei. Er warb um Verständnis dafür, dass die Sanierungen und Umbauten auf den Verkehrswegen eine Investition in die Zukunft seien. In der Vergangenheit habe man diesen Bereich vernachlässigt. „Wir waren nicht konsequent genug in der Planfeststellung“, gab er selbstkritisch zu und meinte damit, dass die norddeutschen Länder im Gegensatz zu Bayern und Baden-Württemberg zu wenig in die Planung neuer Projekte investiert hätten. Nur bei vorliegendem Baurecht (als Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens) kann der Bund entsprechende Projekte in den Bundesverkehrswegeplan aufnehmen. Deshalb gelte es Engpässe auf Straßen und Schiene weiter zu optimieren. Lkw- und Bahnabfertigungsschwierigkeiten, wie sie zwischenzeitlich bei der HHLA geherrscht hatten, seien da kontraproduktiv, auch wenn sich die Lage derzeit wieder entspannt habe.

HHM-Vorstand Axel Mattern betonte, dass die Umschlagbetriebe durch Verspätungen von transkontinentalen Großschiffen, die derzeit im Durchschnitt bei knapp drei Tagen lägen, vor besondere Herausforderungen gestellt würden. Dennoch sei das Ergebnis mehr als erfreulich. „Irgendetwas haben wir wohl doch richtig gemacht.“

HPA-Chef Jens Meier kündigte an, dass das Gemeinschaftsunternehmen Bomin Linde von der EU im zweiten Anlauf einen Förderzuschlag für den Bau einer LNG-Bunkerstation auf dem Gelände von Bominflot erhalten habe. Diese dürfte frühestens 2016 fertig gestellt sein.

Text: Matthias Soyka



Ingo Egloff,
Vorstand HHM



Axel Mattern,
Vorstand HHM

Buss mahnt Verkehrswegeausbau an

Schwertransporte erreichen nur auf Umwegen das Hansa Terminal



Foto: Buss Ports Logistics

Volles Haus: Gleich vier Schiffe liegen am Buss Hansa Terminal am Hamburger Oderhafen

„Wir leben ganz gut unter dem Bach von HHLA und Eurogate“, formuliert es Buss Ports Logistics-Chef Heinrich Ahlers. Seit Jahren schwebt das Damokles-Schwert der HPA über dem Buss Hansa Terminal und dem daneben gelegenen Ross Terminal. Bis 2016 gelten noch die Pachtverträge. Ursprünglich sollte auf dem Gelände einmal ein fünftes Containerterminal entstehen, mit der Krise wurde das geplante CTS in „Central Terminal Steinwerder“ umgetauft. Nun entsteht nördlich des Buss-Geländes das dritte Kreuzfahrtterminal, womit die Karten wohl neu gemischt werden.

Buss hofft, dass sich auf den später einmal verfüllten Hafenbecken ein Großbetrieb ansiedelt, mit dem das traditionsreiche Umschlagunternehmen Hand in Hand arbeiten könnte. Wirtschaftsminister Frank Horsch deutete unlängst an, dass die Wirtschaftsbehörde diesbezüglich in Verhandlungen sei. Denn Buss ist nicht nur seit langem in Hamburg ansässig, sondern beschäftigt auch rund 400 Mitarbeiter in der Hansestadt, davon allein 200 auf dem Hansa Terminal und sucht hier zudem 20 weitere. Das Terminal ist für den Hafenstandort Hamburg auch deshalb nicht unwichtig, weil es eines der wenigen Umschlaganlagen ist, in dem Projektladungen verschifft werden. Rund 500.000

Tonnen jährlich werden hier umgeschlagen. Neben Generatoren, Maschinenteilen und Holz wird in Zusammenarbeit mit Pohl & Co. auch

der Import des meisten in Deutschland verwendeten Zeitungspapiers abgewickelt. Das Papiergeschäft läuft gut, bei den Projektladungen



Fotos: SLH

Eine Lokomotive steht zum Verschiffen bereit

plagen Ahlers aber Sorgen. Grund seien die rund 5.500 Brücken, die in Deutschland marode sind, 14 Prozent des Gesamtbestands. Sie müssten sofort saniert werden und seien somit für den Schwerlastverkehr nicht befahrbar. Hinzu kämen aber auch viele abgelastete Brücken, für die die Behörden zum längeren Erhalt vorsorglich die Maximalbelastung reduziert hätten.

Mehrere 100 Kilometer Umweg für Spediteure

All das, so Ahlers, führe dazu, dass die Schwerlastspediteure gewaltige Umwege in Kauf nehmen müssten. Ein Beispiel: Wegen des Sanierungsfalls Rader Hochbrücke bei Rendsburg müssten Windanlagenhersteller aus Nordniedersachsen mit Ziel Husum für eine Strecke von 191 Kilometern einen



Wie ein Tausendfüßler sehen die Achsen des Hafenmobilkrans aus

Umweg von über 500 Kilometern in Kauf nehmen, indem sie ihre Facht in Cuxhaven zunächst verschiffen, um sie nach Süddänemark zu bringen und von dort aus die schleswig-holsteinische Hafenstadt per Lkw zu erreichen.

Ahlers forderte daher, dringend den Binnenschiffanteil bei der Hinterlandanbindung zu erhöhen.

Im Containerverkehr liegt er lediglich bei 1,8 Prozent, im Gesamtverkehr bei rund elf Prozent. Dazu sei es aber notwendig, endlich die wenigen fehlenden Bunen im Elblauf anzulegen, um damit wenigstens einen möglichst langen Mindestwasserstand von 1,60 Metern zu garantieren.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

Effizient, erfahren und engagiert. Wir begleiten Mandanten seit über 90 Jahren bei der Ausgestaltung und Optimierung ihrer geschäftlichen Aktivitäten.

www.fides-treuhand.de
www.fides-kemsat.de
www.fides-it-consultants.de

Am Kaiserkai 60 | 20457 Hamburg
T +49 40 23631 0

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung



Nass für einen guten Zweck

Vollers-Belegschaft trat zur kollektiven ALS-Dusche an



Tausende Liter Wasser ergossen sich auf dem Hamburger Rosshafen Terminal auf die VOLLERS-Mitarbeiter

ICE Bucket Challenge ist eigentlich eine Idee aus den USA, die wohl eher als eine Mutprobe gedacht war und aus einem zu heißen Tag in Kalifornien herrührte. Man gießt sich einen Eimer Wasser über den Kopf, stellt ein Video davon ins Internet und nominiert drei weitere Kandidaten, das Gleiche zu tun: Schneeballsystem mit Eiswasser. Doch dann wurde die eigentliche Quatsch-Idee mit einer guten Sache kombiniert und zog um die Welt. Wer sich nicht traut, soll an die ALS-Forschung zahlen. Dahinter verbirgt sich die fiese Nervenkrankheit Amyotrophe Lateralsklerose. Eine bislang unheilbare fortschreitende Muskellähmung, die in der Regel nach fünf Jahren zum Tod führt. Untypischer Weise hat der britische Physiker Stephen Hawking die Krankheit seit über 50 überlebt, wenngleich er nur noch über die Wangenmuskeln kommunizieren kann.



Vorher: Benno Hetterich



Gleich geht's los: Der Reachstacker neigt den TEU



Hinterher: Torsten Nehls



Wasser Marsch: Jetzt kommt's dicke

Auch in Deutschland nahmen viele die Idee auf. Doch im Allgemeinen waren das Einzelaktionen. Nicht so bei der VOLLERS Hamburg GmbH. Der Lagerspezialist für Kakao, Kaffee und General Cargo machte keine halben Sachen. Einige Mitarbeiter unterbreiteten Geschäfts-

führer Torsten Nehls die Idee, doch gleich die ganze Truppe nass zu machen. Und das nicht aus piefigen Eimern, sondern einem ganzen Container. Gesagt getan: Auf dem Rosshafen Terminal versammelten sich über 30 Angestellte zur kollektiven Dusche. Kranführer Benno Het-



Am Ende tanzte die Belegschaft unterm Wasserstrahl

terrich ließ etliche 1.000 Liter auf seine Kollegen prasseln. Nach einer Minute war alles vorbei. Der nasse Chef nominierte die Hamburger Kollegen von H.D. Cotterell, C. Steinweg und Bruns zur Nachahmung. Und die zogen Tags darauf nach.
Text: Matthias Soyka

Spenden an:
Deutsche Gesellschaft für Muskelkranke
Bank für Sozialwirtschaft
IBAN: DE56 6602 0500 0007 7032 00
BIC: BFSWDE33KRL



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

Visit us on: www.bureauveritas.de
www.veristar.com

Marine | Industry | Inspection & In-Service Verification | Health, Safety & Environment | Construction Certification | Consumer Products Services | Government Services & International Trade

Move Forward with Confidence



Viele Pauschalurteile

Hamburgs Verkehrspolitik auf dem Prüfstand

Der Hamburger Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) und die Stadtentwicklungssenatorin Jutta Blankau (SPD) skizzierten in mehreren Publikation Eckpunkte der Verkehrspolitik des Senats. Von einer „City-Maut“ zur Reduzierung der gerichtlich monierten hohen Abgasbelastung der Luft hält Horch wenig. Dies sei „kein Thema“, weil es „letztlich nur zu einer Verlagerung des Autoverkehrs“ führe. Senatorin Blankau zählt die City-Maut zu den „Instrumenten, die so gut wie gar nichts bringen. Das sieht man in London, aber auch in anderen Städten.“

Das sind Positionen, die mit den Fakten schwer vereinbar sind. Der renommierte britische Verkehrswissenschaftler Prof. Stephen Glaister hat das 2011 in seinem Vorwort zu einer Auswertung von City-Maut-Projekten weltweit markant so gekennzeichnet: „Es herrschen immer noch beträchtliche Ignoranz und Fehlverständnisse bei diesem Thema“. Eine sachlich qualifizierte Prüfung für Hamburg liegt bisher nicht vor, wäre aber geboten.

Die Diskussion um eine neue U-Bahnlinie U 5, die möglicher Weise um das Jahr 2040 zur Verfügung stehen könnte, oder alternativ ein differenziertes Stadtbahnnetz hält Senator Horch für irrelevant. Die zentrale Begründung dafür ist bemerkenswert: Der Verkehrsraum in Hamburg sei „bereits vergeben“. Im Übrigen werde es bei weiteren Umbauten im Straßenraum zu zahlreichen Protesten und Klagen kommen, die eine Umsetzung letztlich infrage stellen würden.

Tatsächlich sind die Verkehrsflächen in den Städten spätestens seit Beginn der „stürmischen Phase“ der Automobilisierung Ende der 1950er Jahre „vergeben“. Gleichwohl haben kreative Verkehrspolitiker und Verkehrsplaner sich nicht davon aufhalten lassen, seither mehrfach eine veränderte Verteilung zu organisieren, nicht zuletzt in Hamburg – vor allem in den 1960er Jahren. Der kürzlich verstorbene Ehrenpräsident des Verbandes Deutscher



Die neuen jährlichen P+R-Gebühren sind höher als die Pkw-Maut

Verkehrsunternehmen (VDV) und „Vater der Stadtbahn“, Dr. Wilhelm Pällmann, hat solche Positionen als „Denkblockaden wider den schöpferischen Geist“ gekennzeichnet.

Senatorin Blankau sieht, dass „gerade in vielen europäischen Städten seit zehn Jahren in erster Linie U-Bahn-Netze ausgebaut werden, weil sie viel größere Kapazitäten haben und schneller sind (als Stadtbahnen)“.

Ausgrenzung der Stadtbahn zugunsten der U-Bahn

Es geht in diesem Zusammenhang allerdings nicht darum, was andere Städte machen – welche auch immer gemeint sein mögen – und ob die dortigen Bedingungen mit denen der Metropolregion Hamburg vergleichbar sind. Es geht auch nicht um die

Frage von (geringen) Geschwindigkeitsunterschieden und Linienkapazitäten. In erster Linie geht es um die tatsächlichen spezifischen Nachfragestrukturen, um Kundenfreundlichkeit sowie nicht zuletzt um Kosten und Nachhaltigkeit. Selbst ein Stadtbahn-Basisangebot wäre bereits wesentlich differenzierter in der Raumererschließung als eine U-Bahnlinie 5. Es wäre deutlich kostengünstiger, erheblich früher verfügbar und in der Handhabung flexibler (Umbau, Weiterbau oder Rückbau bei veränderten Rahmenbedingungen etc.).

Senator Horch sieht die Richtigkeit der Verkehrspolitik des amtierenden Senates dadurch bestätigt, dass „die Nutzung des Autos in der Stadt“ seit Jahren zurückgeht, „während der ÖPNV steigende Fahrgastzahlen verzeichnet“. Senatorin

Blankau strebt an, dass „das Auto in einem Ballungsraum wie Hamburg“ nur noch dann benutzt wird, „wenn es wirklich nicht anders geht“.

Tatsächlich hat Hamburg seit Jahrzehnten ein vergleichsweise sehr gutes ÖPNV-System. Bei der Bewertung der aktuellen Entwicklung in Hamburg wäre allerdings zu prüfen, ob bzw. inwieweit das auch etwas mit den katastrophalen Bedingungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) als Folge der Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms und von Sanierungsmaßnahmen im Straßennetz zu tun hat. Bei der Einordnung der Nutzung des Automobils sollte tunlichst vermieden werden, den Verkündern der unmittelbar bevorstehenden Endzeit des „Automobils im Eigenbesitz“ zu verfallen. Die Wirklichkeit in Deutschland ist aufs Ganze gesehen durch einen nach wie vor stetig zunehmenden Pkw-Motorisierungsgrad und weiter zunehmende Verkehrsleistungen im MIV gekennzeichnet.

Rückgang des Pkw-Verkehrs durch Busbeschleunigung?

Hinsichtlich des Busbeschleunigungsprogramms besteht Horch darauf: „Wir hatten gar keine andere Wahl“. Was die Koordinierung aller Bautätigkeit im Straßenbereich anbetrifft, hält er sie für „erfolgreich, damit der Verkehr nicht mehr als unbedingt notwendig eingeschränkt wird“.

Dass der Senator die Arbeit seiner Mitarbeiter lobt, ist selbstverständlich. Die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer von den Folgen steht allerdings in diametralem Gegensatz dazu. Ganz und gar nicht überzeugend ist das Statement, man habe „keine andere Wahl“ gehabt. Selbst bei einer lediglich groben

Einordnung der letztendlich ggf. erzielbaren Erfolge beim ÖPNV-Angebot stehen diese in einem höchst zweifelhaften Verhältnis zu den während der Realisierungsphase verursachten „volkswirtschaftlichen Staukosten“, zu den Belästigungen für die Anwohner und zu den Schäden für die betroffene Wirtschaft.

Markierungsorgien sind verkehrsgefährdend

Die Umbauten und Schnittmusterbogen-artigen Markierungsorgien an zahlreichen wichtigen Straßen-Knoten mögen den Verfassern aus der Draufsicht auf die Entwurfsplanungen als sinnvoll erscheinen. Aus der Sicht des Verkehrsteilnehmers sind sie vielfach irritierend und damit potentiell verkehrsgefährdend. Bei schwierigen Lichtverhältnissen (Dämmerung, Regen, Nebel) und zunehmender Abnutzung der Markierungen wird sich das mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit noch beträchtlich verschlechtern. Ein Konzept mit derartigen Eigenschaften als „alternativlos“ („keine andere Wahl“!) einzuordnen, kann nicht überzeugen.

Kein Konzept bei Park+Ride-Gebühren

Schließlich wird auch auf die aktuelle Einführung von Gebühren für die Nutzung einiger Park-Ride-Plätze eingegangen: Die Parkraumausnutzung ist dort schlagartig drastisch zurückgegangen. Die Stellplatzsituation im öffentlichen Raum für die Anwohner im weiteren Umfeld hat sich drastisch verschlechtert. Selbst eingefleischte P+R-Nutzer kündigen eine künftig eingeschränkte Nutzung des ÖPNV an. Senator Horch geht davon aus, dass sich die Verhältnisse nach einer „Einge-

wöhnungszeit“ wieder entspannen würden. Das wäre „überall in den Städten zu beobachten“ gewesen, „wo Gebühren eingeführt wurden“. Sollte das in Hamburg anders sein, würde man im Einzelfall prüfen, welche Maßnahmen sinnvoll sind, um die angrenzenden Wohnquartiere zu schützen“. Dazu gebe es „unterschiedliche Instrumente der Parkraumbewirtschaftung“.

Die kostenpflichtige Bewirtschaftung der Park+Ride-Plätze als integraler Bestandteil des ÖPNV-Angebotes ist ein durchaus richtiger und gebotener Ansatz. Befremdlich ist allerdings, die Einführung auf dem Wege „learning by doing“ und mit vagen Verweisen auf andere Städte zu Lasten der umliegenden Anwohner anzugehen, anstatt von vorn herein angemessene Gesamt-Konzepte für die betreffenden Quartiere zu entwickeln und pro-aktiv einzuführen.

Die Statements der Senatoren zu den betreffenden Bausteinen aktueller Hamburger Verkehrspolitik wirken überwiegend wenig überzeugend. Sie basieren offenkundig zu einem nicht unerheblichen Teil auf Pauschal(vor-)urteilen. Es scheint in vieler Hinsicht an der wünschenswerten fachlichen Tiefe sowie der gebotenen Flexibilität und Kreativität in den zuständigen Behörden zu mangeln.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte



Prof. Werner Beba, Thomas-Sönke Kluth, Jennyfer Dutschke, Matthias Soyka und Michael Westhagemann (v.l.)

Wie sicher ist unsere Energie?

Experten sehen „Jahrhundert des elektrischen Stroms“ voraus

Die Energiewende ist die derzeit größte wirtschaftliche Herausforderung für Deutschland. Wie die weitere Zukunft aussehen könnte, skizzierten namhafte Vertreter aus Forschung und Industrie bei einer Diskussionsveranstaltung der Friedrich-Naumann-Stiftung zum Thema „Die Energiewende - Besondere Herausforderung für energieintensive Industrien?!“ im Rahmen der 6. Hamburger Klimawoche in der Handelskammer. „Wir kommen in das Jahrhundert des elektrischen Stroms“, erklärte Prof. Dr. Werner Beba, Leiter des Competence Centers für erneuerbare Energien und Energieeffizienz an der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW). In 50 Jahren dürften bis zu 80 Prozent unserer Primärenergie elektrisch sein. Derzeit nehmen dagegen Erdöl und Erdgas weit über 50 Prozent dieses Bereichs ein.

Um die Energiewende erfolgreich zu gestalten, sei laut Beba eine Transformation des Energiesystems erforderlich, die aus fünf Schritten besteht: Zunächst müsse die Energieeffizienz gesteigert werden, das heißt, der Energieverbrauch sinken. Kraft-Wärme-Kopplungen ermöglichen es zudem, z.B. in Stahl- und Aluminiumwerken abseits der Produktion Strom in Wärme umzuwandeln und so mehr aus der aufgebrauchten Ener-

gie herauszuholen. Um mehr Kapazität in vorhandenen Netzen zu nutzen, seien als dritter Punkt mehr Kapazitäten in den Stromnetzen nötig. Außerdem müssten die Erzeuger regionalisiert werden: Dort wo der Strom gebraucht werde, müsse er auch zum richtigen Zeitpunkt zur Verfügung gestellt werden. Und schließlich bedürfe es Investitionen in Energiespeichersysteme wie etwa Wasserstoff. Die Marktbedingungen für Energiespeicherforschung

seien allerdings ineffizient, weil politische Anreize fehlten.

Deutschland biete die höchste Versorgungssicherheit, so Michael Westhagemann, Vorstandsvorsitzender des Industrieverbands Hamburg und CEO der Siemens AG Region Nord. Jedoch unterliege der Energiemarkt vielen staatlichen Eingriffen. Deshalb sei die Industrie teilweise bereits auf Eigenversorgung umgestiegen. Durch die Novellierung des Erneuerbare Energien Gesetzes

(EEG) werde die Industrie nun aber nachhaltig durch eine Umlage belastet. Schon jetzt bestünden die Strompreise, die in Deutschland nach Dänemark mit über 29 Cent pro kWh die zweithöchsten in der EU sind, nur zu einem Viertel aus den Herstellungskosten. Die Hälfte kassiere der Staat über Steuern, das letzte Viertel resultiere aus der EEG-Umlage.

Für den Wirtschaftsstandort Deutschland sei es jedoch wichtig, Investitionen in die Industrie zu tätigen, denn wenn nur einige große Industrieunternehmen abwandern, würden weitere folgen. In anderen Ländern wie den USA seien durch Fracking (Hydraulic Fractioning), also das Herauslösen von Öl und Gas aus Gestein unter hohem Druck, langfristig günstigere Gaspreise zu erwarten. Für energieintensive Industrien stelle dies Anreize dar, denn die Energiepreise spielten bei der Standortwahl eine immer wichtiger werdende Rolle.

Thomas-Sönke Kluth, wirtschaftspolitischer Sprecher der



Beba: „Wende ist große Chance.“ FDP-Bürgerschaftsfraktion, kritisierte ebenfalls das EEG und die falschen Anreize, die daraus hervorgehen. Außer mangelnder

Rechtssicherheit habe die Novellierung überhaupt nichts erreicht.

Während der Diskussion unter über 50 Teilnehmern machte Dietrich Graf, Geschäftsführer der Stromnetz Hamburg GmbH, klar, dass nicht jeder, der Ökostrom will, ihn auch bekommt. Rein physikalisch werde der Strom immer aus dem nächstgelegenen



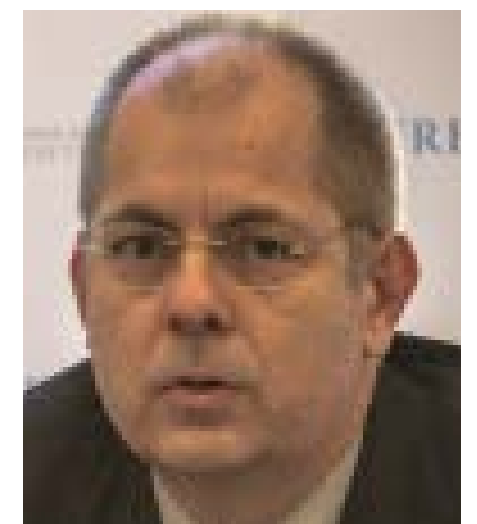
Westhagemann: „Weniger Kohle.“

Kraftwerk eingespeist. Grünstrom sei nicht gleich Grünstrom, und unabhängig davon, ob der Verbraucher einen Ökostromanbieter beauftragt oder nicht, sei es physikalisch nicht zu verhindern, dass konventionelle Energie geliefert werde. Bei aller Dezentralisierung der Stromerzeuger sei eine Grundversorgung derzeit nur gewährleistet, wenn es noch zu einem gewissen Maß Grundlastkraftwerke weiterhin gebe. Die Versorgungssicherheit in Hamburg sei aber sehr hoch. Durch eine Hochspannungsleitung habe Hamburg seit 2011 auf das Rostocker Kraftwerk Zugriff und könne seitdem besser einem Blackout vorbeugen. Das Kraftwerk Moorburg werde Hamburg zusätzlich stabilisieren.

Auf die Frage, ob Deutschlands Abkehr von der Atomkraft zu früh

war und wie es um konventionelle Kohlekraftwerke steht, antworteten die Experten: Während Fukushima in Deutschland den nun unumkehrbaren Ausstieg aus der Atomenergie einleitete, halten andere Länder an der Kernkraft fest. Darunter auch Japan selbst. In China werden zurzeit 54 Kernkraftwerke gebaut: Zudem geht dort ein (Braun-)Kohlekraftwerk pro Monat ans Netz. Die Luftverschmutzung sei dadurch mittlerweile so immens, dass eine radikale Abkehr nötig sei, so Prof. Beba. Auch Großbritannien investiere in acht neue Atomkraftwerke. Polen als ein großer Kohleförderer werde dagegen seinen Rohstoff um jeden Preis protektionieren.

Die Energiewende dürfte in Deutschland allein zwischen 300 bis 500 Milliarden Euro verschlingen, so Beba, biete aber enorme



Kluth: „EEG bringt so nichts.“

Chancen. 2030 werden in der Energiewirtschaft mehr Mitarbeiter beschäftigt sein als in der Automobilindustrie. Deren Zukunft sieht Westhagemann auch auf Elektrobasis. Gut möglich, dass es künftig keine Benzintankstellen mehr gebe, sondern Batterietauschstationen.

Text: Jennyfer Dutschke

Innovationsflut auf der SMM

Über 50.000 Besucher aus aller Welt werden erwartet



Die Messehallen sind auf den Besucheransturm gut vorbereitet und in Themenbereiche unterteilt

„Wir befinden uns an einem entscheidenden Punkt. Der Markt wird immer herausfordernder und immer feingliederiger. Wer da in Zukunft eine Rolle spielen will, muss heute aktiv werden“, sagt der Beiratsvorsitzende der SMM Herbert Aly, hauptberuflich CEO und Managing Partner Blohm+Voss, im Vorfeld der SMM. Der Druck auf die Reedereien sei hoch. „Aktuell werden weniger Schiffe gebaut, dafür werden sie immer größer. Das ist ein klares Zeichen für einen äußerst umstrittenen Wettbewerb.“ Die Besucher hätten auf der Weltleitmesse der maritimen Wirtschaft die Chance, sich für die Herausforderungen der Zukunft mit Informationen aus erster Hand ideal aufzustellen. Dazu trägt auch die Flut von Innovationen bei, die präsentiert werden.

Das maritime Großevent erstreckt sich auf dem gesamten Hamburger Messegelände in elf Hallen (B1-B7 sowie A1-A4) zusätzlich einer neuen Halle B8. Dabei ist jede Halle einem Schwerpunktbereich zugeordnet. Beispielsweise zeigt Halle A1 Ship Operation Equipment, Environmental Technologies sowie Deck Equipment und Cargo Handling Systems. Zu den Ausstellern dort zählt unter anderem Becker Marine Systems. Die Hallen A3 und A4 beherbergen Aussteller aus den Bereichen „Prime Movers and Propulsion International Systems“ sowie

„Lubrication“. Zu ihnen zählen etwa Caterpillar, Rolls Royce oder MAN. In den Hallen B2 bis B8 sind unter anderem Aussteller aus den Bereichen Schiffbau, Produktionsanlagen, Schiffsausrüstung, Sicherheitsausrüstung, Navigation und Kommunikation sowie Maritime Sicherheit und Verteidigung anzutreffen.

Viele elektronische Innovationen

In Halle B6 präsentiert sich beispielsweise SAM Electrincs, ASP – Tochter des US-Unternehmens

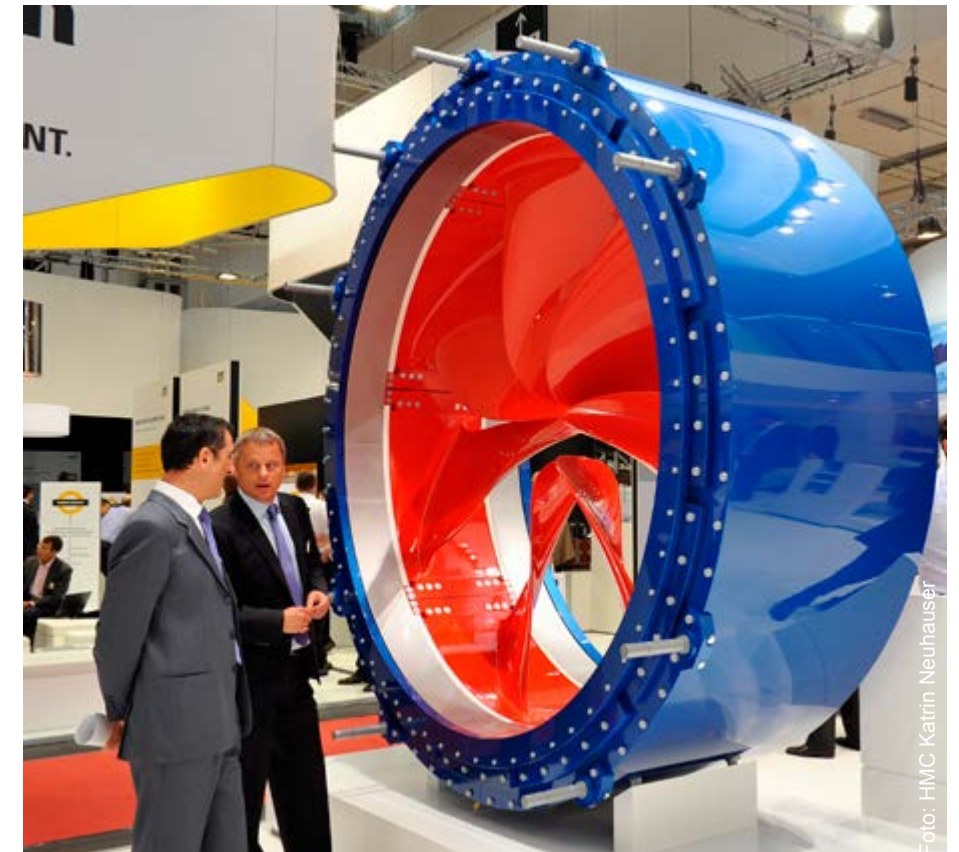
L-3 Marine Systems International. „Wir werden ein umfangreiches Programm an Systemen und Produkten für Automatisierung, Kommunikation, Navigation, Positionierung, Antrieb, Energieerzeugung und -verteilung sowie Unterhaltung vorstellen“, kündigt Ulrich Weinreuter, Präsident von L-3 Marine Systems, an.

3 D Works B.V. stellt beispielsweise mit dem Surphaser 50HSX einen 3D-Laser-Scanner vor, der eine Reichweite bis 160 Meter hat. Bramidan A/S präsentiert eine Reihe von Müllpressen, um den Abfall an Bord von Schiff-

fen jedes Typs zu komprimieren. Cummins Inc. wird mit dem QSK95 seinen leistungsstärksten schnelllaufenden Dieselmotor vorstellen, der über einen Leistungsbereich von 1.864 bis 3.132 kW verfügt. Er ist besonders für Schlepper, Binnenschiffe, Offshore-Versorger, Fähren, Schwimmbagger, Küstenschiffe und Tanker geeignet. Der QSK95 erreicht dabei einen Leistungsbe- reich, der in der Vergangenheit ausschließlich mittelschnelllaufenden Dieselmotoren vorbehalten war. Dieser innovative Motor besticht dabei durch geringere Anschaffungskosten, kompakte Abmessungen und sehr gute Verbrauchswerten sowie verlängerte Serviceintervalle.

Kräne und Antriebe mit neuen Ansätzen

Die RUD Ketten Rieger & Dietz GmbH u. Co. KG zeigt mit dem TECDOS® OMEGA eine Antriebslösung für lineare oder drehende Bewegungen etwa für Schiffskräne. Seine Vorteile: Er ist unempfindlicher ge-



Der unterschiedliche Bau von Propellern ist ein besonderes Thema

gen Schmutz, Sand und Eis und einfacher zu montieren, da er Abweichungen von der Flucht toleriert. Das modulare Konzept ermöglicht den Antrieb durch Elektro-, Hydraulik- oder Pneumatikmotoren, er kann aber auch inklusive Motor bestellt werden.

Und die italienische EFFER S.p.A. hat ihr Programm an Marine-, Knickarm-, Teleskop- und nicht-faltbaren Kränen weiter ausgeweitet. Sie sind vor allem an Schiffsdecks und im Offshorebereich einsetzbar.

Text: Matthias Soyka

FURUNO

NEU

ECDIS FMD-3100

- ▶ Nahtlose Integration in die Bordnavigationssysteme; perfekt für Nachrüstprojekte
- ▶ Schneller Bildaufbau und stufenloser Zoom durch neue Prozessortechnologie
- ▶ Sowohl als Primär- und Backup-ECDIS geeignet

Buchen Sie: **ECDIS Type Specific Classroom Training** im FURUNO DEUTSCHLAND TRAININGSCENTER mit zertifiziertem Abschluss

FURUNO DEUTSCHLAND GmbH · Siemensstraße 31-33 · 25462 Rellingen · Phone: +49 4101 838 0 · Fax: +49 4101 838 111 www.furuno.de

Elbquerung nächstes Großprojekt?

3. Schleswig-Holsteinischen Hafentag im Zeichen der Infrastrukturplanungen

Der Gesamtverband Schleswig-Holsteinischer Häfen (GvSH) hat auf seinem 3. Hafentag in Kiel eine modifizierte Forderungsliste für den Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen und der Hafeninfrastruktur vorgelegt. Der GvSH-Vorsitzende und Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel betonte, dass es aus Sicht der Häfen notwendig sei, neben dem dringend notwendigen Ausbau der A7 und A1 auch die A20 unverzüglich weiter zu bauen. Zeitlich nachrangig sei dagegen der Weiterbau der A21 nördlich und südlich der A1. Der Kieler Verkehrsstaatssekretär Frank Nägele bestätigte, dass der Weiterbau der A20 im Bereich Bad Segeberg nach einem Urteil des Verwaltungsgerichts frühestens 2016 fortgeführt werden könne. Das Planungsrecht für den Bau der Elbquerung bei Glückstadt werde dagegen als nächster Abschnitt noch in diesem Jahr vorliegen.

Grundsätzlich gelte: „Die Ordnungsziffern der Bauabschnitte geben nicht die Reihenfolge vor.“ Gut möglich also, dass der schwierigste Bereich als nächstes in Angriff genommen wird, sofern nicht Klagen den Bau verzögern.

Der GvSH mahnte auch den zügigen Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und die Sanierung seiner Schleusen an. Durch Ausbagerungen müsse zudem das Land



Frank Schnabel, Frank Nägele, Uwe Beckmeyer und Dirk Klaus (v.l.)

der Verschlickung der Tidehäfen vorbeugen. Ebenso sei die Fahrrinnenanpassung der Elbe eminent wichtig. Und auch die Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals sollten ertüchtigt werden. Im Schienenbereich hofft der Verband auf Ausbauten am Güterbahnknoten Lübeck/Travemünde mit Anbindung in Richtung Puttgarden, eine Verlängerung des Einfahrtsgleises in Kiel-Meimersdorf, den drei-

spurigen Ausbau der Strecke Itzehoe-Elmshorn und den zweigleisigen, elektrifizierten Ausbau der Strecke Brunsbüttel-Itzehoe.

Zehn Prozent des Verkehrs wandern auf die Straße ab

Sorgen bereitet den Häfen die kommende Jahreswende, wenn in Nord- und Ostsee verschärfte Schwefelgrenzwerte gelten.

Schnabel berichtete, dass die Raffinerie in Heide seit kurzem überlegt, ob sie nicht den dann nur noch ohne Reinigungsanlagen zulässigen 0,1-prozentigen Marinediesel produzieren und selbst abgeben soll. Kiels Hafenchef Dirk Klaus rechnet damit, dass es auf den größeren Distanzen im Ostseeverkehr aufgrund der parallel verlaufenden Landverbindungen Verlagerungen vom Wasser zurück auf die Straße in einer Größenordnung von rund zehn Prozent geben werde. Auch der Aufbau von LNG-Bunkerstationen werde von den Häfen vorangetrieben. Allerdings bemängelte Schnabel, dass es von der Politik keinerlei koordinierende Hilfen zwischen den Häfen und den Reedereien gebe. Klar sei jedoch für ihn, dass sich LNG durchsetzen werde. Bis 2017 werde es

eine Übergangsphase geben, bis alle Strukturen geschaffen seien, so Klaus. Bislang verfolgten die Fährreedereien unterschiedliche Konzepte. DFDS und Stena Line rüsten Scrubber nach, Color Line will mit Ethanol fahren.

Genug Geld für private Finanzierungen am Markt

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer (SPD), machte den rund 200 Anwesenden Mut, dass bestimmte Projekte trotz Finanzknappheit finanziert werden könnten. Derzeit sei man mit etlichen privaten Investoren im Gespräch: „Es gibt ein großes Mengenkapital, das derzeit nur äußerst geringe Renditen erzielt.“ Man verfüge über genügend Instrumente, diese

auch gezielt einzusetzen. Sorgen dagegen bereitet vor allem den Ostseehäfen die Entwicklung in Russland. Klaus berichtete, dass der Export vom Seehafen Kiel dorthin um rund zehn Prozent rückläufig sei. Durch gestiegene Holzimporte, die unter anderem auf einen schwachen Rubel zurückzuführen seien, werde dies nur teilweise kompensiert. In Summe betrage das Minus derzeit rund fünf Prozent.

Schnabel betonte, dass Schleswig-Holstein nach Hamburg und Bremerhaven mit 50 Millionen Tonnen Gesamtumschlagleistung, 15 Millionen Passagieren und 50.000 Arbeitsplätzen die drittgrößte Hafengruppe in Deutschland stelle. „So wollen wir auch in Berlin wahrgenommen werden.“

Text: Matthias Soyka

It's time to seal it!

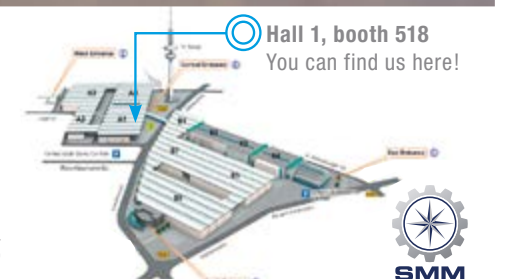
GROMEX®
DichtungsHaus

WWW.GROMEX.DE

MEET US AT THE
SMM IN HAMBURG

GROMEX provides high quality products and high disposability for shipping companies, power plants and industrial firms all over the world. **Meet us at the SMM** – the leading international maritime trade fair in Hamburg from 9 to 12 Sep 2014.

GROMEX – More than 35 years of quality 'Made in Germany'



Die Krux mit den Werkverträgen

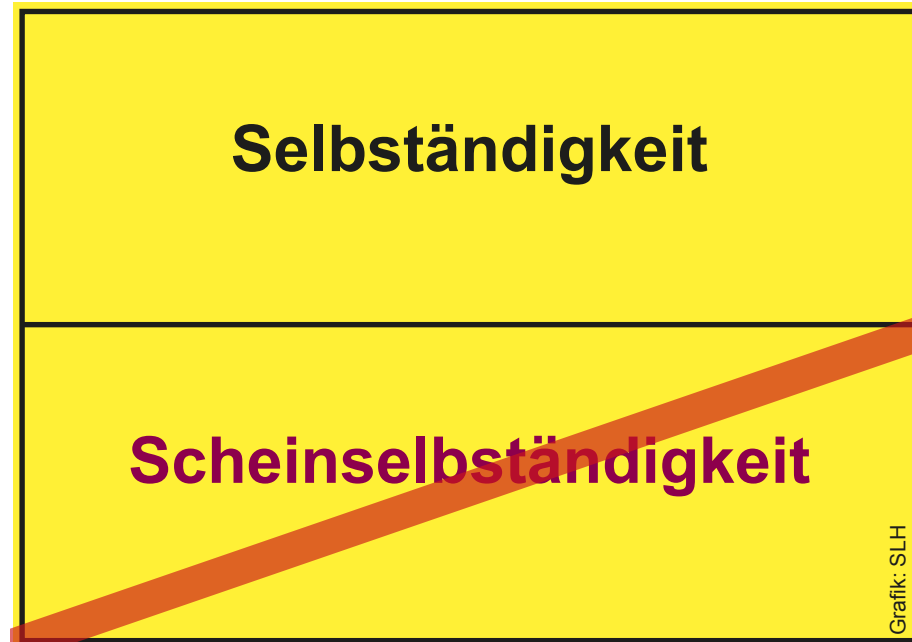
Scheinselbständigkeit von Freiberuflern bleibt ein Problem

Wen lasse ich welchen Job machen? Diese Frage ist oft schwer zu beantworten. Nicht nur in den IT-Abteilungen, aber dort ganz besonders. Denn in diesen Abteilungen wird überdurchschnittlich oft mit Freiberuflern bzw. externen Mitarbeitern gearbeitet. Das kann aber unangenehme Folgen haben, wie das folgende Beispiel zeigt.

Bei der Daimler AG hatten sich im vergangenen Jahr zwei IT-Spezialisten vor Gericht eine Festanstellung erstritten, nachdem sie jahrelang über einen Dienstleister auf Werkvertragsbasis freiberuflich für den Autobauer gearbeitet hatten. Die beiden führten zum Teil die gleichen Tätigkeiten aus wie Festangestellte und hatten immer wieder persönliche Weisungen direkt von Mitarbeitern der Daimler AG bekommen. De facto, so das Gericht, sei also ein Arbeitsverhältnis zustande gekommen. Das Unternehmen wurde dazu verurteilt, beide fest einzustellen. Obwohl die Geschichte schon nach wenigen Tagen wieder raus aus den Schlagzeilen war, hat der Fall maßgeblich dazu beigetragen, Unternehmen für potenzielle Gefahren zu sensibilisieren. Denn wer Freiberufler wie Festangestellte behandelt, macht sie unter Umständen zu Scheinselbständigen.

Manchmal drohen sogar
Steuernachzahlungen

Im Extremfall kann das bedeuten, dass das beauftragende Unternehmen Steuern und Sozialabgaben nachzahlen muss und zusätzlich eine Geldstrafe bekommt. Riskant wird der falsche Umgang mit Freiberuflern allerdings nicht erst dann, wenn diese jahrelang auf dem Firmengelände präsent sind wie im beschriebenen Fall.



Die Grenzen sind nicht immer so klar

Problematisch kann es schon sein, wenn Freiberufler eigene Visitenkarten mit dem Logo des Auftraggebers erhalten oder auch nur das Recht haben, die Kantine ebenso zu benutzen wie die Festangestellten. Vom eigenen Büro mit Namensschild gar nicht zu reden.

Auch deshalb überdenken aktuell immer mehr Unternehmen ihre IT-Personalpolitik. Was nicht heißt, dass sie zusätzlichen Bedarf vermehrt durch Festangestellte decken wollen. Populärer wird stattdessen auch in der IT die Zeitarbeit. Der Vorteil liegt darin, dass das beauftragende Unternehmen diesen Externen, anders als bei Freiberuflern, direkte Weisungen erteilen darf. Wenn man bei der Vertragsgestaltung mit dem Verleiher alles richtig macht und die

Leiharbeiter entsprechend dem geschlossenen Arbeitnehmerüberlassungsvertrag behandelt, wird eine Scheinselbständigkeit der ausgeliehenen Zeitarbeiter vermieden.

Motivationsprobleme
bei Dauer-Leiharbeitern

Hier liegt die Problematik aber oft auf einer anderen Ebene, denn diese Art der Beschäftigung funktioniert nur, wenn der Leiharbeiter auch dauerhaft Lust auf das anstehende Projekt hat. Besonders wenn das Projekt ein Jahr oder länger dauert, was nicht selten vorkommt, müssen die Beteiligten sicher gehen, dass der betreffende Programmierer oder Projektmanager auch so

lange bei der Stange bleibt. Eine weitere Möglichkeit, das leidige Thema Scheinselbständigkeit zu umschiffen und trotzdem bedarfsabhängige personelle Kapazitäten nutzen zu können, ist das sogenannte Outtasking, also das Einkaufen nicht eines Spezialisten auf Zeit für einen intern zu erledigenden Job, sondern eines Services bzw. einer Aufgabe (engl. „task“) wie zum Beispiel einer Kundenhotline. Hierbei handelt es sich um eine Spielart des Outsourcings, die immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Outtasking zu
externen Anbietern

Da es beim Outtasking dem Vertragspartner regelmäßig überlassen bleibt, welchen Mitarbeiter für den Service bereitstellt, be-

steht die Schwierigkeit hier darin, diesen Service möglichst genau zu beschreiben. Das gilt nicht nur bei IT-Aufgaben, sondern fängt schon bei der externen Reinigungskraft an. Exakt zu definieren, was diese wie tun soll und wie sich der Auftraggeber das Ergebnis genau vorstellt, ist enorm aufwändig. Umso mehr, wenn es um komplexere Themen wie z.B. ein IT-Projekt geht.

Sauber getroffene
Vereinbarungen auch leben

Welche Leistungen Unternehmen in Zukunft intern, welche extern und wie genau erledigen lassen, wird nicht nur in den IT-Abteilungen auch weiterhin eine Frage von zentraler Bedeutung sein. Nach dem oben zitierten Daimler-Fall muss das Pro-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

blem der Scheinselbständigkeit dabei immer mit berücksichtigt werden. Stets gilt, dass juristisch einwandfrei geschlossene und gelebte Verträge späteren Schwierigkeiten vorbeugen.

Text: Rechtsanwalt
Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Komplexität beherrschen Zukunft intelligent gestalten



Erstklassig im Zentrum Europas

LogiMAT 2015

13. Internationale Fachmesse für **Distribution, Material- und Informationsfluss**

10.-12. Februar 2015

Neue Messe Stuttgart

Erneut im Rahmen der Fachmesse LogiMAT



TradeWorld 2015

Handel im Wandel:
Stationär · Katalog
E-Commerce · Multichannel
www.tradeworld.de

Jetzt informieren und anmelden! www.logimat-messe.de

Kleinod in Harburg

Das Restaurant „Leuchtturm“ bietet unvermittelt einen Traumausblick und top Küche

Harburg ist für den gemeinen Hamburger immer noch so ein wenig Neuland. Erst 1937 war der Bereich südlich der Elbe von der preußischen Provinz Hannover im Groß-Hamburg-Gesetz der Hansestadt zugeschlagen worden. Wer nicht gerade im Umkreis der Harburger Schlossinsel ansässig ist, hat es schwer, Externe vom Reiz des südlichen Hamburgs zu überzeugen. Umso überraschender ist die Existenz eines Kleinods, das sich seit sechs Jahren am Außenmühlenteich befindet, das Restaurant „Leuchtturm“.

In der Tat ist der Name sinnig, denn wer im Bereich der A 253 und im weiteren Verlauf der B 75 unterwegs ist, erwartet nicht, nur wenige 100 Meter vom Stadtzentrum und zudem auf einer Anhöhe nach der Unterquerung der vierspurigen Straßen-trasse unvermittelt vor einem Naherholungszentrum in Gestalt eines kleinen Teiches zu stehen, an dessen nördlichem Ende eben jene Gastronomie angesiedelt ist. Da die Lokalität ohne Auto schwer zu erreichen ist, gibt es reichlich Parkplätze, was die Anreise schon einmal deutlich erleichtert. Das Restaurant bietet auch innen jene Menge Platz in gehobenem Ambiente. Weiße Holzdecken, die das flach stehende Walmdach verkleiden, dunkle halbhohle Weinregale als Raumteiler, mittelbraune Holzstühle mit hellem Stoffbezug, hellbeige Wände, mediterrane Fliesen. Der erste Eindruck: Modern und edel.

Dieser wird auch beim Blick auf die Karte bestätigt. Auffällig ist vor allem die reichhaltige



Das Ambiente gleicht einem Naherholungsgebiet

Auswahl an Fischspezialitäten. Rund ein Dutzend unterschiedlicher Angebote vom urhanseatischen Labskaus bis hin zur Seesunge. Die Preise allerdings sind nicht gerade klein. Sie liegen zwischen 19,80 und 39 Euro. Minimal günstiger sind die Matjesvariationen, die aus drei Filets, Tatar, Gamba und Krabben bestehen. Wen das nicht reizt, der kann auch Steaks in unterschiedlicher Form für 22,50 Euro bestellen oder sich an Hirsch-, Ochsen- und Lammfleisch heranmachen, die preislich ähnlich angesiedelt sind.

Mittags freilich gibt es auch drei Angebote zu deutlich reduzierten Prei-

sen. Für je 11,50 Euro kann man an diesem Tag zwischen Lachs-Cannelloni in Curry-Gemüse-Sauce, Frikadelle mit Spiegelei, Rübchen-Gemüse und Kartoffelpüree in Pfeffersauce sowie Rinderfiletspitzen auf Salat wählen. Wir entscheiden uns gerade hierfür und erhalten nach kurzer Zeit ein Körbchen mit Weißbrotscheiben und einen Teller mit dem Vorschlag, darauf etwas von dem Bio-Olivenöl zu träufeln und wahlweise mit frisch gemahlenem Meersalz zu dippen. Gesagt, getan: Das schmeckt schon einmal exquisit.

Nach kaum zehn Minuten kommt der freund-

liche Kellner mit einem fischförmigen Riesenteller, auf dem der Salat mit einer Flut von Fleischstücken drapiert ist. Das Auge jauchzt, der Gaumen Sekunden später auch, denn der Geschmack ist vorzüglich, die Portion üppig. Wer sich also einmal in den Süden Hamburgs aufmacht, sollte sich auf die Suche nach dem „Leuchtturm“ machen, dies vor allem bei schönem Wetter, denn von der großen Außenterrasse aus hat man einen herrlichen Blick auf den See.

Text: Nils Knüppel

Restaurant Leuchtturm

Außenmühlendamm 2

21077 Hamburg-Harburg

Tel.: 040 70 29 97 77

Fax: 040 70 29 97 78

info@leuchtturm-harburg.de

www.leuchtturm-harburg.de

Öffnungszeiten:

Täglich ab 12 Uhr



Filetspitzen auf Salat

Die Jäger des fast verlorenen Kunst-Schatzes

George Clooneys Film „Monuments Men“ beruht auf wahren Begebenheiten



Etwas Ironie: Wer die verhängnisvolle Frau wohl ist?



Lagebesprechung mit Starbesetzung

Ein Film von George Clooney mit George Clooney, John Goodman, Bill Murray, Matt Damon, Jean Dujardin und Cate Blanchett. Was für eine Besetzungsliste! Wenn der smarte George ruft, scheinen alle zu kommen. Dass es sich bei Mr. Clooney nicht nur um einen talentierten Schauspieler, sondern auch um einen souveränen Regisseur handelt, dürfte mittlerweile bekannt sein. Ganz so locker-flockig wie der Trailer vermuten lässt, ist der auf historischen Fakten beruhende Film zwar nicht, lohnt aber trotzdem das Ansehen, denn es handelt sich um einen Kriegsfilm der anderen Art.

Der Zweite Weltkrieg geht in die entscheidende Phase. Frank Stokes (Clooney) ist Kunstprofessor und kann die amerikanische Administration überzeugen, dass viele europäische Kunstwerke in den Händen der Nazis zu verschwinden drohen. Er soll eine kleine Eingreiftruppe zusammenstellen, um die Rückführung der seltenen Stücke an ihren Ursprungsort zu ermöglichen.

Diese Gruppe sind aber keine Soldaten, sondern Museumsdirektoren und Kunstsachverständige, die erst einmal eine ordentliche Grundausbildung benötigen. Anschließend geht es nach Europa, wo sich das Team aufteilt und mal getrennt, mal gemeinsam auf die Suche nach verschwundenen

Madonnen und Bildern geht. Da dies nicht ungefährlich ist, müssen die „Monuments Men“ sich bald die Frage stellen, ob die Kunstwerke den Einsatz von Menschenleben rechtfertigen...

Deutlich ernster als „Ocean's Eleven“

Wer eine Sause wie die „Ocean's Eleven“-Filme erwartet, könnte enttäuscht werden. Der



Seit 26. August im Handel

Film ist deutlich ernster angelegt, mag er auch einen komödiantischen Unterton aufweisen. Auch leidet er insbesondere in der ersten Hälfte unter einem Spannungsleck, aber in der zweiten Hälfte wird das Tempo deutlich angezogen, so dass der Film dennoch gut unterhält. Natürlich wäre es schön gewesen, den einzelnen Mitgliedern des Ensembles mehr knackige Einzeiler in den Mund zu legen, aber die Spielfreude ist allen anzumerken. Und um die entscheidende Frage nach der Wichtigkeit von Kunst und ihrer Bewahrung und welche Opfer dies rechtfertigen vermag, drückt sich Regisseur und Co-Autor George Clooney jedenfalls nicht herum.

Text: Dr. Martin Soyka

K+S AG:

 Norbert Steiner bleibt bis Mai 2017 Vorsitzender des Vorstands. Der Vertrag des 59-Jährigen wurde vom Aufsichtsrat vorzeitig um zwei weitere Jahre verlängert. Das Mandat des Finanzvorstands Burkhard Lohr (51) wurde sogar um fünf Jahre bis Mai 2020 erweitert. Nach 32 Berufsjahren geht dagegen zum Ende dieses Monats Gerd Grimmig (61) in den Ruhestand. Mit Thomas Nöcker, Andreas

Radmacher und Mark Roberts bleibt der übrige Vorstand unverändert.

EUROGATE Intermodal GmbH:

 Lars Hedderich feierte seine 25-jährige Unternehmenszugehörigkeit zu dem Hamburger Transportdienstleister. Zunächst war er im Vertrieb am EUOKAI beschäftigt, ehe er 1993 Prokurist bei der EUOKOMBI Transport KGaA wurde, die mit der Gründung der EUROGATE-Gruppe 1999 zum heutigen Firmennamen umfirmierte. Seitdem ist Hedderich einer der beiden Geschäftsführer der EUROGATE Intermodal und managte seitdem mit zwei Partnern den Ausbau des Bahnsystems boxXpress.

NPORTs GmbH:

 Harald Ludwig führt (vorerst kommissarisch) nach dem Ausscheiden von Heiko Uflacker die Braker Geschäfte des Hafenbetreibers Niedersachsen Ports. Seit 2011 ist der Bauingenieur bereits stellvertretender Niederlassungsleiter.

Fairplay Towage:

 Wulf Resenhoeft ist neuer Gesamtprokurist der Hamburger Schleppreederei. Der 51-Jährige ist seit 18 Jahren im Unternehmen tätig und hat sich um den Aufbau des Offshore-Markts verdient gemacht.

Erster Rammschlag für neue Kattwykbrücke

Hamburg – Der Erste Bürgermeister Olaf Scholz (SPD), Wirtschaftssenator Frank Horch und HPA-Chef Jens Meier haben den ersten Rammschlag für die neue Kattwykbrücke getätigt. Sie wird unmittelbar neben der bereits bestehenden Brücke entstehen und lediglich den Bahnverkehr auf zwei Gleisen abwickeln. Die Kosten für den 287 Meter langen und 15,2 Meter breiten Bau, der eine Hubhöhe von 45 Meter haben soll, liegen derzeit bei 208 Millionen Euro, die aus dem Topf für „Ersatzinvestitionen“ der HPA finanziert werden. 2020 könnte sie fertig sein. Der Straßenverkehr soll dann über eine neue Autobahnhochbrücke als Teil Hafenquerstraße laufen.

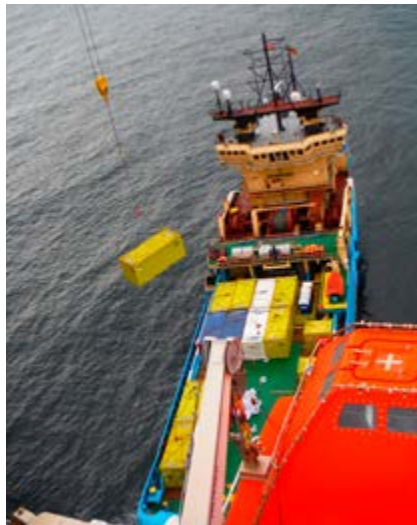
Riesengenerator umgeschlagen



Brunsbüttel – Ein Transformator, der so lang wie ein vierstöckiges Wohnhaus hoch ist, und zwei Radiatorenbatterien wurden im Brunsbütteler Elbehafen vom Binnenschiff auf eine Fahrzeugkombi mit einem Schwimmkran umgeschlagen. Die Kombination erreichte mit dem geladenen Transformator ein Gesamtgewicht von 400 Tonnen. Die Universal Trans-

port GmbH hatte die Fracht in Nürnberg geladen und über den Main-Donau-Kanal Richtung Norden transportiert. Eine spezielle Fahrzeugkombi mit 52,40 Metern Länge bestehend aus einem Zug-Schubverband mit zwei 8x4-Achs Zugmaschinen und zusätzlichen 18 Modulachsen brachten die Teile schließlich zu einem nahe gelegenen Umspannwerk.

Rhenus bündelt Offshore-Aktivitäten



Bremen – Die Rhenus-Gruppe hat sich im Logistikgeschäft für die Offshore-Windenergie umorganisiert: Mit der neu gegründeten Gesellschaft Rhenus Offshore Logistics GmbH & Co. KG hat nun ein zentraler Ansprechpartner für die Branche seine Arbeit aufgenommen. Damit werden die Kompetenzen und Kapazitäten der gesamten Unternehmensgruppe der Offshore-Industrie gebündelt angeboten, darunter neben den Vor- und Nachlauftransporten auch die Bereitstellung von Mietcontainern sowie diverse Ver- und Entsorgungsleistungen inklusive der Abfallentsorgung für Plattformen.

BSH genehmigt „Flüster“-Gründung



Hamburg – Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat einen neuen Fundamenttyp für Windenergieanlagen genehmigt, der ohne lärmintensive Rammung aufgestellt wird. Das neuartige „Suction Bucket Jacket-Fundament“ wird im Bereich des Offshore-Windparks „Borkum Riffgrund 1“ in etwa 40 km Entfernung von der Insel Borkum in der Nordsee errichtet. Neu ist die Verankerung des Fundamentes, bei der drei „Sauger“ über Unterdruck in den Sandboden gezogen werden. Auf dem Fundament wird eine Standard-Windenergieanlage montiert. Bei dieser Methode entfallen die derzeit noch notwendigen, schallintensiven Rammungen beim Bau der Fundamente. Das schützt marine Säugetiere im Umfeld der Baustellen, und die Installation ist kostengünstiger. Hinzu kommt, dass die Anlage nach dem Ende ihrer Lebensdauer rückstandslos entfernt und an Land entsorgt werden kann. Dong Energy, der Hersteller des Fundamentes, führt während der Bau- und Betriebsphase zusammen mit der Leibniz-Universität Hannover und der Bundesanstalt für Materialprüfung umfassende Untersuchungen und Messungen an dem Fundament durch.

IMPRESSUM

Verleger: Matthias Soyka Minsbekke 14 22399 Hamburg Telefon +49.40.360 984 80 Fax +49.40.37 50 26 03 E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de	Medienberatung: Telefon +49.40.260.984 78 E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de	Druck: PMI	Onlineprogrammierung: Philip Becker
	ISSN 2193-5874	Erscheinungsweise: Monatlich online und als Printausgabe	Onlinegestaltung: NMK
		Preis: 4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt.)	Alle Rechte beim Verleger. Hamburg 2014
Redaktion: Matthias Soyka (V.i.S.d.P.) Dr. Martin Soyka Matthias Jagenberg Jennyfer Dutschke Dr.-Ing. Andreas Kossak Nils Knüppel	Grafik: NMK Telefon: +49.40.360 984 79	Abonnement: Jahresabonnement 12 Ausgaben 54 Euro inkl. 7 Prozent USt. und Versand	Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka
	Fotos: Peter Glaubitt	Erscheinungsweise: Monatlich zzgl. E-Mailservice	Nächste Ausgabe: 7. Oktober 2014 



Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Spedition
Forwarding

Transport
Transport

Lagerhaltung
Storekeeping

Kommissionierung
Picking

Zollabfertigung
Customs clearance

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel +49 40 741 06 86-11
Fax +49 40 741 06 86-87

Email dispo@guehh.de
Internet www.guehh.de