

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

## HHLA tief in der Krise

Containerumschlag bricht um zehn Prozent ein – EUROGATE legt deutlich zu



Der Containerumschlag der HHLA hat seit Krise 2009 keinen so hohen Enbruch mehr erlebt

Die HHLA steckt in einer schweren Krise. Der Containerumschlag brach im ersten Halbjahr um zehn Prozent auf 3,4 Millionen TEU ein. Gegenüber der Konkurrenz verlor die HHLA deutlich an Marktanteilen. Denn EUROGATE legte in Hamburg 4,1 Prozent auf 1,135 Millionen TEU zu, in Rotterdam stieg der Containerumschlag um 3,7 Prozent, in Antwerpen sogar um 9,5 Prozent. Nur Bremerhaven musste ein Minus von 3,5 Prozent hinnehmen, da dort nach einem schweren Unfall einige baugleiche Containerbrücken bis zur Klärung der Ursache stillgelegt worden waren. Die Ladung wurde nach Wilhelmshaven umgeroutet, dessen Umschlag sich auf fast 200.000 TEU verfünffachte.

In Summe verlor der Hamburger Hafen damit 6,8 Prozent auf 4,5 Millionen TEU. Von dieser extrem ambivalenten Entwicklung will das Hafen Hamburg Marketing (HHM) jedoch nichts wissen. Bei der Vorstellung der Halbjahreszahlen verwies das HHM zunächst auf den Gesamtumschlag,

der mit 70,8 Millionen Tonnen nur ein Minus von 2,5 Prozent aufweist. Was das HHM verschwieg, ist der Umstand, dass der Hafen selbst wenig dazu konnte. Wäre nicht das Kraftwerk Moorburg mit seinem massenhaften Kohleumsatz zuvor ans Netz gegangen, wäre der Einbruch hier ohne

diesen Einmaleffekt fast genauso groß wie im Containerbereich.

„Stadt Land Hafen“ hatte diese beschönigende Darstellung des HHM schon bei der Vorstellung der ersten Quartalszahlen kritisiert. Der HHM-Vorstand lud darauf diese Zeitung nicht zu seiner Halbjahrespressekonferenz ein. Seite 12

### Ambivalent

Die Ostseehäfen weisen sehr unterschiedliche Halbjahresbilanzen auf. S. 3

### Klartext

Vor 2017 wird es keine Verlagerungen wegen Olympia geben, versichert die HPA. S.6

### Exklusiv-Interview

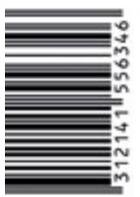
Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt will weiter in Wasserwege investieren. S. 16

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de



siegelschuppen.de  
Speditionsbedarf





**Liebe Leserinnen und Leser,**

es ist in der jüngeren Geschichte des Hamburger Hafens ein einmaliger Vorgang: Ein Mitglied der Landespressekonferenz wird von den offiziellen Veranstaltungen des HHM ausgeschlossen, weil er der Marketinggesellschaft zu kritisch ist.

Ein publizistischer Offenbarungseid. Aufgabe des HHM ist es eigentlich, den Hamburger Hafen zu vermarkten. Hierzu muss es vornehmlich den Kontakt zur Presse pflegen. Doch es tut das Gegenteil. Auch viele Kollegen fühlen sich vom HHM schlecht informiert. Im Hamburger Abendblatt war von „Beschönigung“ die Rede, ein Mitarbeiter des DVZ-Verlags meinte, dass HHM nähere sich im Umgang mit Journalisten seinen Hauptkunden China und Russland an.

Das HHM wird öffentlich gefördert. Wenn es Teile der Öffentlichkeit ausschließt, nimmt es seine Hauptfunktion nicht mehr wahr.

Matthias Soyka, Chefredakteur

**INHALT**



<b>Aktuelles</b>	<b>Seite</b>
Bilanzen der Ostseehäfen	3
HHM	4
Keine Verlagerungen vor 2017	6
Cuxhaven im Aufwind	8
Interview Dobrindt	9
40 Jahre GROMEX	10



<b>Wirtschaft</b>	<b>Seite</b>
Neue dbh-Programme	12
Containertrucker HCL	14
Der Super-Deal mit Diehl	16

<b>Recht &amp; Geld</b>	<b>Seite</b>
BGH-Urteil zum Fernabsatz	18



<b>Essen</b>	<b>Seite</b>
XEOM	20



<b>DVD</b>	<b>Seite</b>
Avengers: Age of Ultron	21

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

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

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

# Rostock legt zweistellig zu

Große Unterschiede in den Halbjahresbilanzen der Ostseehäfen

**In Rostock gingen im ersten Halbjahr 2015 insgesamt 14,2 Millionen Tonnen Güter über die Kaikanten, ein Plus von zehn Prozent. Die Zahl der beförderten Fährpassagiere von und nach Nordeuropa stieg um 36.000 auf 886.000. Auch Brunsbüttel legte um 9,5 Prozent auf 6,4 Millionen Tonnen zu. Dagegen hatte der andere große Ostseehafen Kiel Einbußen zu verzeichnen: -6,9 Prozent auf gut 3 Millionen Tonnen, Lübeck veröffentlicht keine Halbjahreszahlen.**

Besonders stark legte in Rostock der RoRo-Verkehr zu. Hier betrug das Plus 13 Prozent oder 857.000 Tonnen auf 7,4 Millionen Tonnen. Beim Umschlag von Schütt-, Flüssig- und Stückgütern wurden 5,7 Millionen Tonnen erzielt, was eine Zunahme von 300.000 Tonnen bzw. fünf Prozent bedeutet. „Damit ist Rostock einer der wachstumsstärksten deutschen Häfen“, sagt Dr. Gernot Tesch, Geschäftsführer der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock. „Innerhalb von zwei Jahren hat sich der Güterumschlag um 25 Prozent erhöht.“

## Brunsbüttel mit neuem Umschlagrekord

Brunsbüttel hat sogar einen neuen Umschlagrekord zu vermelden. „Die Ergebnisse sind in allen Gütergruppen deutlich positiv und bestätigen uns in unserer kon-



Foto: Hero

Der Rostocker Hafen hat in allen Bereichen deutlich zugelegt

sequenten Ausrichtung als Universalhafen. Ein Kurs, den wir weiterhin nachhaltig verfolgen werden“, berichtet Frank Schnabel, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH. Insbesondere der Bereich der Flüssiggüter leistete aufgrund der positiven Entwicklung in der petrochemischen Industrie einen erheblichen Beitrag zum Zuwachs. In dieser Gütergruppe wurde eine Umschlagsteigerung von über 15 Prozent erreicht. Aber dafür wird auch investiert, wie im vergangenen Jahr in die Erneuerung der Öllöscharme im Elbehafen.

## Kiel leidet unter dem Russland-Embargo

Kiel leidet vor allem unter den Handelsbeschränkungen gegenüber Russland. Der Verkehr brach um rund ein Drittel ein. Zudem belastete ein rückläufiger Umschlag

von Massengütern das Ergebnis. Auch haben laut Dirk Claus, Geschäftsführer der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG, die neuen Umweltauflagen für Schiffskraftstoffe das Ergebnis beeinflusst, da die Umrüstung der Fährschiffe mit langen Werftaufenthalten verbunden war. Insgesamt gingen im 1. Halbjahr 2015 knapp 870.000 Passagiere an oder von Bord. Rückgänge im Fährverkehr (minus 8 Prozent) konnten durch ein starkes Ergebnis im Bereich Kreuzfahrt (plus 15 Prozent) aber bereits teilweise kompensiert werden, so dass in Summe 3,3 Prozent weniger Passagiere befördert wurden. Schwächer als erwartet hat sich der Umschlag von Massengütern entwickelt. Während Agrarprodukte und Öle auf Vorjahresniveau rangieren, verzeichneten der Import von Baustoffen und Kohle Rückgänge.

*Text: Matthias Soyka*

# Nur die HHLA verliert

Alle anderen Hafengebiete erwirtschaften ein deutliches Plus



Foto: SLH

Für kleinere Containerschiffe reicht die Durchfahrtshöhe der Köhlbrandbrücke noch, für Mega-Carrier nicht

**Die offiziellen Zahlen des Hamburger Hafens geben ein schiefes Bild. -2,5 Prozent Gesamtumschlag, -6,8 Prozent beim Containerumschlag. Man könnte meinen, dass der gesamte Hamburger Hafen in einer leichten Krise steckt und der Containerumschlag nur ein wenig „schwächelt“, wie es HHM-Vorstand Axel Mattern umschrieb. Doch nur ein Betrieb steckt in einer Krise – und zwar in einer schweren: die HHLA. Und nicht die gesamte HHLA sondern nur die Containersparte. Denn der Umsatz des größten Hamburger Hafengebets ging nur um 1,8 Prozent auf 585,1 Millionen Euro zurück, da die HHLA-Tochter Metrans weiter boomt. In der Containertransportsparte ging der Umsatz um über 10 Millionen Euro (+6,3 Prozent) hoch, der Gewinn vor Steuern verdoppelte sich sogar (26,8 Millionen Euro).**

Prompt frohlockt das HHM, dass im Seehafenhinterlandverkehr mit 2,9 Millionen TEU noch nie so viele Container transportiert wurden (+2,3 Prozent). Der Schienentransport stieg auf 1,2 Millionen TEU (+ 6,4 Prozent). Allein die HHLA-Töchter Metrans und Polzug beförderten europaweit 654.000 TEU (+3,2 Prozent).

Für den schwachen Containerumschlag macht das HHM die Russlandkrise und den um 6,9 Prozent geschrumpften Außenhandel Chinas verantwortlich. Das Embargo, der Rubelverfall und eine um 3,4 Prozent gesun-

kene Wirtschaftsleistung hätten in den russischen Ostseehäfen zu einen fast um ein Drittel gesunkenen Umschlag geführt. Der gegenüber dem Yuan schwache Euro wiederum habe die Einfuhren aus China verteuert.

Doch merkwürdig an diesen Zahlen ist, dass sie alle nordeuropäischen Hafengebiete treffen. Verluste macht jedoch nur die HHLA. Und das liegt nicht nur an China und Russland, der immer noch fehlenden Fahrrinnenanpassung oder an dem höheren Feederanteil, den Hamburg immer noch hat. Auch die neue Konkurrenz in Rotterdam

mit der Inbetriebnahme von Maasvlakte II ist kein Argument. Denn das trifft auch EUROGATE. Doch nur die HHLA hat massive Einbußen. Der Massengutbereich legte dagegen um 12,3 Prozent auf 23,6 Millionen Tonnen zu.

Die Probleme bei der HHLA sind hausgemacht. Das Container Terminal Altenwerder, eigentlich eines der modernsten Terminals der Welt, hat beispielsweise damit zu kämpfen, dass es südlich der Köhlbrandbrücke liegt. Diese ist in ihrer Durchfahrtshöhe für die größten Containerschiffe mittlerweile zu niedrig. Die Reederallianz G6, der

sogar Hapag Lloyd angehört, die einen Anteil am CTA besitzt, hat nicht zuletzt deswegen zwei Dienste aus Altenwerder abgezogen.

Hinzu kommt jahrelanges Missmanagement. Während Konkurrent EUROGATE mit seiner Hamburger Anlage von asiatischen Importeuren zum wiederholten Male zum besten europäischen Terminal gewählt wurde, hat die HHLA mit Performance-Problemen zu kämpfen. Lkw-Fahrer sind immer wieder von den Staus vor den Terminals genervt, während bei EUROGATE die Fast Lane für Trucker deutlich besser funktioniert. Am Burchardkai geht der Umbau zudem nur schleppend voran.

Die HHLA reagierte darauf mit einem Abbau ihrer vor allem in der Belegschaft oft kritisierten mittleren Führungsebene. Das Geschäftsfeld Container wurde zum 1. August in die Holding überführt. Die Verantwortung für das Geschäftsfeld trägt der HHLA-Vorstand unter der Leitung des Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Peters nunmehr gemeinsam. Der

Containervertrieb und -betrieb, die bisher in der Zwischenholding angesiedelt waren, werden jetzt unter der Leitung von Vorstand Stefan Behn direkt gesteuert.

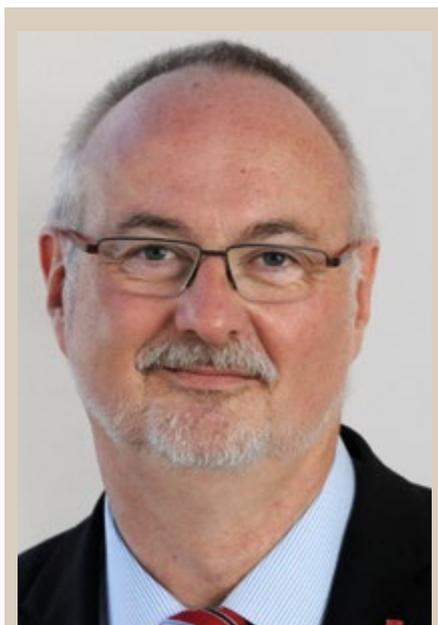
Doch von all dem ist beim HHM nichts zu lesen. Auch nicht, dass Hamburg im Russlandverkehr mit -36 Prozent überproportional verloren hat, obwohl HHM-Vorstand Ingo Egloff mit Beginn des Embargos eine große Werbeoffensive in Russland gestartet hatte. Nicht aufgeführt ist auch der krasse Verlust (-1,7 Prozent) an Marktanteilen in der Nordrange. In den Vorjahren wurde jeder positive Zehntelprozentpunkt bejubelt. Dies mag daran liegen, dass die HHLA der größte Kunde des HHM ist, EUROGATE dagegen aus dem Marketingverein vor Jahren ausgetreten ist.

#### HHM spricht von „ganz schlechtem Stil“

„Stadt Land Hafen“ hatte die selektive Informationspolitik in seiner Mai-Ausgabe nach der Ver-

öffentlichung der ersten Quartalszahlen kritisiert. Auf Nachfrage, warum bestimmte Zahlen nicht veröffentlicht werden, hatte das HHM damals wahrheitswidrige Angaben gemacht. Die Redaktion hat dies veröffentlicht. Als Reaktion darauf läßt das HHM „Stadt Land Hafen“ nicht mehr zu seinen Veranstaltungen ein. HHM-Presesprecher Bengt van Beuningen erklärte, dies sei so vom Vorstand beschlossen, und bescheinigte dieser Zeitung „ganz schlechten Stil“ und eine „Entgleisung“, wenn man Unwahrheiten benennt. Das HHM halte nicht „bewusst Informationen zurück“: „Wir berichten immer zunächst über die positiven Entwicklungen im Seegüterumschlag des Universalhafens Hamburg und nehmen uns auch die Freiheit, Einzelbereiche, wie z.B. den Massengutumschlag, in den Vordergrund zu stellen.“ Die Zusammenstellung der Präsentations-Charts mit den jeweiligen Zahlen werde zu jeder Pressekonferenz vom HHM „thematisch gestaltet“.

*Text: Matthias Soyka*



**Ingo Egloff,**  
Vorstand HHM



**Axel Mattern,**  
Vorstand HHM



**Bengt van Beuningen,**  
Presseprecher HHM

# Keine Verlagerungen vor 2017

HPA-Finanzchef Tino Klemm stellt Zeitablauf für Olympia-Bewerbung klar



Sanierungsarbeiten wie auf der Köhlbrandbrücke zählten zu den Hauptausgaben der HPA

**HPA-Finanzchef Tino Klemm, der zugleich zuständig für die Liegenschaften der Hamburger Hafenverwaltung ist, hat von der Olympia-Bewerbung der Hansestadt betroffenen Betrieben Befürchtungen genommen, sie könnten vor einem Zuschlag des Internationalen Olympischen Komitees verlagert werden. Unmittelbar nach einem positiven Bürgerentscheid Ende November werde man mit den konkreten Verlagerungsplanungen beginnen müssen. Allerdings dürften diese sich durch das gesamte Jahr 2016 hinziehen, so dass mit einem Umzug der Betriebe weg vom Kleinen Grasbrook unmittelbar nach dem IOC-Votum begonnen werden könnte. „Wir können nicht so lange warten“, sagte Klemm.**

Auch bei einem negativen Ausgang wären die meisten Planungen nicht vergebens, stellte Klemm klar. „Viele dieser Veränderungen hätten wir mittel- bis langfristig ohnehin unternommen“, sagte er. Diese würden jetzt nur vorgezogen. Völlig unklar seien jedoch die Kosten. Diese gelte es nun, bis Ende November zu ermitteln. Dem entsprechend sei auch noch unklar, welchen Anteil die Stadt bzw. die HPA an den Olympia-Umbauten zu tragen habe.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die HPA 103 Millionen Euro Zuwendungen von der Stadt erhalten. Diese stammen zur Gänze aus dem Milliarden-Verkaufserlös beim Börsengang der HHLA. Der Restbetrag von rund 45 Millionen Euro wird in diesem Jahr aufgebraucht sein, so dass die HPA wieder wie vor dem

HHLA-Börsengang Zuschüsse aus dem Haushalt der Stadt benötigt, um Investitionen wie Straßen- und Brückenbau sowie den Hochwasserschutz innerhalb des Hafengebiets zu tätigen. Dann werden sich die Einnahmen der HPA neben den Miet- und Abgabeneinkünften im Wesentlichen aus den Zuschüssen der Stadt (103 Millionen Euro), des Bundes (21 Millionen Euro), der EU und Sonderposten der Umweltbehörde für den Hochwasserschutz zusammensetzen.

Insgesamt investierte die HPA im vergangenen Jahr 188 Millionen Euro in den Hafenausbau, u.a. in den Weiterbau der Rethelklappbrücke, die Sanierung der Köhlbrandbrücke, die Neuzufahrt zum Burchardkai und die Abflachung der Hafeneinfahrt zum CT

Tollerort. Dabei verteilten sich die Gelder auf den Straßenbau (33 Millionen Euro), Immobilienbau (27 Millionen Euro), Ausbau der Hafeneinfahrt (19 Millionen Euro), IT-Systeme (17 Millionen Euro), Unterhalt der Tideelbe (14 Millionen Euro), Böschungsbau (12 Millionen Euro) und Hochwasserschutz (15 Millionen Euro).

Der größte laufende Ausgabeposten ist die Unterhaltsbaggerung von Sedimenten, für die die HPA rund 66 Millionen Euro ausgeben musste, davon 43 Millionen Euro auf dem Hamburger Stadtgebiet. Das waren 10 Millionen Euro mehr als 2013, als vor allem außerhalb des Stadtgebiets größere Arbeiten notwendig waren. Und auch in diesem Jahr dürfte es kaum weniger werden, da durch den tro-

ckenen Sommer und den niedrigen Wasserstand der Oberelbe mehr Schwebstoffe in den Hafbereich transportiert werden.

Die von der Hafwirtschaft angemahnten Baggerarbeiten in die Liegewannen will die HPA von November auf Oktober vorziehen. Bis dahin will sie einzelne Kuppen mit einer Hochdruckdüse in die Haferrinnen spülen. Die Sedimente in den Liegewannen dürfen nach den bisherigen Vereinbarungen mit den Nachbarbundesländern nicht wie die Sedimente in der Fahrinne in der Nordsee verklappt werden. In Teilbereichen sollen die Wann, in denen die Frachter bei Niedrigwasser liegen, um bis zu drei Meter flacher als üblich sein. Dennoch hat



**Tino Klemm,**  
HPA-Finanzchef

der HANSAPORT gegen die HPA nun eine einstweilige Verfügung erwirkt, damit sofort gebaggert wird. Eine Zwickmühle.

Auf der Einnahmeseite erzielte die HPA rund 90 Millionen Euro durch die Vermietung, wobei die Pacht von Flächen mit 65 Millionen Euro die Haupteinnahmequelle war, zweitstärkster Posten waren die Kaimauermieten. Durch den eigentlichen Hafbetrieb generierte die HPA Einnahmen in Höhe von 72,6 Millionen Euro, wobei das Hafengeld auf 51,1 Millionen Euro kletterte, die Zuflüsse aus dem Hafbahnbetrieb beliefen sich auf 21,4 Millionen Euro. Insgesamt konnten die Erlöse um 6,4 Millionen Euro gesteigert werden. Gegenüber 2009 haben sich die Einnahmen sogar um 38 Millionen Euro erhöht.

*Text: Matthias Soyka*

## Kompetenz in Bewegung



**Stöcklin**



- Gabelstapler
- Lagertechnik
- Industrie-Reinigungstechnik



**MEYNSTAPLER**

Apensen 0 41 67 / 91 9-0 | 24h-Notdienst 0800 / 91 91 900 | [www.meynstapler.com](http://www.meynstapler.com)

# Cuxhaven im Aufwind

Siemens schafft mit Turbinenfabrik 1.000 neue Arbeitsplätze und viel Umschlag



Fotos: Siemens AG

Nur wenige 100 Meter vom Autobahnende entfernt, soll die neue Fertigungshalle entstehen

**Darauf hat man in Cuxhaven seit zehn Jahren gewartet: Der Siemens-Konzern investiert 200 Millionen Euro in den Bau seiner ersten Offshore-Windanlagen-Produktionsstätte in Deutschland. Bis zu 1.000 Mitarbeiter sollen hier ab 2017 Maschinenhäuser für Windturbinen mit bis zu sieben Megawatt Leistung fertigen.**

„Die Entscheidung, eine neue Fertigung in Cuxhaven zu bauen, ist ein klares Bekenntnis zum Standort Deutschland“, sagte Joe Kaeser, Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG. „Der Ausbau der Windenergie in Deutschland und Europa ist eine Riesenchance für Norddeutschland und Siemens.“ Die neue Fertigung umfasst die Endmontage von Generatoren, Naben sowie Gondel-Rückteile, die zu kompletten Maschinenhäusern für Offshore-Windenergieanlagen zusammengeführt werden – den Herzstücken der Windenergieanlagen – und soll direkt an der Hafenkante auf einer Fläche von 170.000 Quadratmetern entstehen.

Sie liegt in unmittelbarer Nähe des ehemaligen Geländes der Cuxhaven Steel Constructions (CSC), die Turmsegmente produzierte und vor einigen Jahren Insolvenz anmelden musste.

Offshore-Boom schien bereits vorüber zu sein

Eine Zeitlang sah es so aus, als ob sich damit die hoch fliegenden Pläne von Oberbürgermeister Ulrich Getsch und seines Vorgängers Arno Stabbert erledigt hätten. Cuxhaven hatte als erste norddeutsche Küstenstadt den Ausbau seiner Kaianlagen konsequent auf den Umschlag von Windkraftanla-

gen ausgerichtet. Einige Betriebe wie CSC sorgten auch tatsächlich zwischenzeitlich für einen Aufschwung. Doch dann hatten sich Offshore-Pioniere wie Bard übernommen, auch weil Anschlussaufträge in Folge einer unklaren Gesetzeslage ausblieben. Erst mit der lange ersehnten Neuordnung des Erneuerbaren Energie Gesetzes (EEG) kehrte Planungssicherheit zurück.

Mittlerweile haben die Baukonsortien auch aus den Fehlern beim Bau der ersten Windparks gelernt. Eine kürzlich veröffentlichte Studie des Branchenverbands Renewable UK zeigt, dass die Kosten für Offshore-Windenergie allein

in den vergangenen fünf Jahren um elf Prozent gefallen sind.

### Weltmarktführer zieht nach Niedersachsen

Mit Siemens zieht der Weltmarktführer auf diesem Gebiet nach Niedersachsen. Der Konzern (71,9 Milliarden Euro Umsatz, 5,5 Milliarden Euro Gewinn), der seine Windkraftzentrale nach Hamburg verlegt hat, verkaufte bislang rund 3.100 Windturbinen und installierte mehr als 1.470 Anlagen mit einer Gesamtleistung von 4,7 Gigawatt auf dem Meer. Zudem ist das Unternehmen führend bei der Offshore-Netzanbindung und beim Offshore-Service.

„Siemens bringt frischen Wind an die niedersächsische Küste und mit Cuxhaven an einen Ort, der sich mit Wind auskennt. Das ist kein Zufall! Ganz besonders freue ich mich darüber, dass die Offshore-Branche als Jobmotor für den Norden fungiert – daran haben wir immer geglaubt und intensiv gearbeitet“, sagte Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (SPD) bei der Unterschriftszeremonie.

Für Siemens Windkraft-CEO



Gondeln und Generatoren sind das Herzstück von Windkraftanlagen

Markus Tacke haben eine Reihe wirtschaftlicher Gründe zur Entscheidung für Cuxhaven beigetragen: „Nach umfassenden Vorarbeiten schlagen wie ein neues Kapitel auf: Wir sind davon überzeugt, dass unser Geschäft weiter wachsen wird, und diese zusätzliche Kapazität ist sehr wichtig für uns. Siemens investiert dort, wo wir Wachstumschancen sehen. Und wir sehen Deutschland und Nord-europa als dynamische Wachstumsmärkte.“

Oberbürgermeister Getsch will die Ansiedlung nun tatkräftig unterstützen: „Cuxhaven wird die Zeit nutzen, um bis zur Eröffnung 2017 beispielsweise bei der Qualifizierung von Fachkräften und bei der noch benötigten Infrastruktur perfekte Startbedingungen zu schaffen.“

Auch die Umschlagbetriebe erhoffen sich zusätzliche Arbeit. Die Schwerlastkaje liegt nur wenige Meter entfernt

*Text: Matthias Soyka*



Von Cuxhaven aus sollen vor allem Windparks an der deutschen Nordseeküste bedient werden

# Entscheidung zum Jahresende

Bundesverkehrsminister Dobrindt lässt Neubau der Schleuse Scharnebeck offen

**Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt lässt den Neubau der Schleuse Lüneburg als Ergänzung für das überlastete und unterdimensionierte Schiffshebewerk Scharnebeck offen. Im exklusiven Interview mit „Stadt Land Hafen“ erklärte der CSU-Politiker, dass er aber wieder verstärkt in den Ausbau der Binnenwasserstraßen investieren wolle. Über den Schleusenneubau werde Ende dieses Jahres entschieden.**

**Frage:** Welchen Stellenwert hat für Sie die Binnenschifffahrt allgemein?

**Dobrindt:** In der Obhut des Bundesverkehrsministers liegen neben dem Schienennetz und den Bundesfernstraßen auch die Bundeswasserwege. Wir haben mit der WSV-Reform und der Priorisierung der Wasserwege nach Güterverkehrsaufkommen eine solide Grundlage für die Investitionen des Bundes geschaffen. Denn die Binnenschifffahrt ist ein wichtiges Glied in der Kette der Gütertransporte in Deutschland. Die Wasserstraßen sind Lebensadern der Wirtschaft in den Regionen. Die Binnenschifffahrt ist auch angesichts der immer stärker belasteten Straßen für den Transport von Gütern von zunehmender Bedeutung, auch weil wir hier noch freie Kapazitäten haben.

**Frage:** Auf der Elbe bzw. dem Elbe-Seitenkanal genießt dieser Verkehrsträger im Gegensatz zum Rhein eher ein Schattendasein, obwohl Hamburg mit 11.000 Binnenschiffsanläufen auch Deutschlands drittgrößter Binnenhafen ist. Wie ließe sich das angesichts des großen Potenzials der Binnenwasserwege bei den Hinterlandanbindungen verbessern?

**Dobrindt:**

Auf dem Rhein wird über 80 Prozent der Güterschifffahrt in Deutschland abgewickelt. Er ist der mit Abstand größte Strom Deutschlands und verbindet die großen Industriezentren in der Mitte und im Süden Europas mit den großen Umschlaghäfen im Norden. Das ist schwer

zu übertreffen. Aber auch die Elbe ist als Zufahrt zum Hamburger Hafen sehr wichtig. Eine Voraussetzung für Kapazitätssteigerungen ist die Vertiefung der Elbe. Sobald das Baurecht für die Fahrrinnenanpassung unanfechtbar ist, beginnen



**Alexander Dobrindt**  
Bundesverkehrsminister

wir mit dieser Maßnahme. Daneben müssen die Bedingungen für den Umschlag auf die Binnenschifffahrt im Hamburger Hafen verbessert werden. Auch in den Elbe-Seitenkanal investieren wir weiter. Mit dem „Gesamtkonzept Elbe“ schließlich wollen wir zwischen Geesthacht und der Grenze zu Tschechien verkehrliche und ökologische Engpässe beseitigen und so die Zuverlässigkeit für die Binnenschifffahrt erhöhen.

**Frage:** Ein großer Engpass am ESK ist das Schiffshebewerk Scharnebeck. Wirtschaft und Landespolitik fordern den Neubau einer großen Schleuse. Wie sehen Sie die Chancen dafür?

**Dobrindt:** Es wurde jahrelang viel zu wenig in die Infrastruktur der Binnenwasserstraßen investiert. Wir haben das Ruder herumgeworfen und investieren deutlich mehr in den Erhalt und Ausbau der Wasserwege. Wir investieren 50 Millionen Euro in die Sanierung des Schiffshebewerks Scharnebeck. Im Rahmen der Erstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans prüfen wir auch den vorgezogenen Bau eines weiteren Abstiegbauwerks. Die Ergebnisse dieser Prüfung werden Ende des Jahres vorliegen.

Die Fragen an den Minister stellte Matthias Soyka



Die Belegschaft von GROMEX mit Firmengründer Bernd Willms (4. v. l.) ist wie eine eingeschworene Familie

## 40 Jahre GROMEX

Die Experten für Dichtungen feierten in Ammersbek ihr Firmenjubiläum

**Feierstimmung in Ammersbek: Die GROMEX GmbH wird 40 Jahre alt. Der Spezialist für Dichtungsringe, der mittlerweile im Norden außerhalb von Hamburg angesiedelt ist, lud Freunde und Geschäftspartner in die schleswig-holsteinische Firmenzentrale.**

Firmenchef Holger Krause erinnerte an die Anfänge des Großhandels mit Export, wie „GROMEX“ ausgeschrieben heißt. Bernd Willms hatte im Sommer 1975 das kleine Unternehmen gegründet, als er von Bekannten erfuhr, dass Reedereien wie Hapag Lloyd spezielle Dichtungen für ihre Schiffe benötigen, die so auf dem Markt nicht zu bekommen sind. Willms fand einen Hersteller und in der Traditionsreederei einen ersten Kunden.

Der Firmensitz war zunächst in der Katharinenstraße in der Hamburger Neustadt. Jedoch wurde er bereits nach fünf Jahren zu klein, so dass der erste Umzug in die Carl-Petersen-Straße erfolgte. Einen Hauptlie-

feranten fand Willms in Coswig in der damaligen DDR, baute aber auch Kontakte zum Großproduzenten Goetze AG auf, deren Produkte noch heute GROMEX mitverreibt.

Nach fast 20 Jahren folgte die Erweiterung der Angebotspalette von weichen zu harten Dichtungen und Werkzeugen. 2009 zog die Firma nach Ammersbek und wurde Mieter des langjährigen Kunden Höfert KG. Deren Mitinhaber, Dirk Höfert, und Holger Krause, die gemeinsam schon die Dichtungspartner Hamburg GmbH besaßen und ebenfalls langjähriger Kunde von Willms waren, übernahmen GROMEX 2012.

*Text:* Matthias Soyka

**Wir schaffen logistische Verbindungen.**  
 Individuelle Planung und Konstruktion  
 direkt vom Hersteller – Made in Germany  
[www.butt.de](http://www.butt.de)

**Typ BK - Mittelachsrampe**

**MADE IN GERMANY**

**BUTT GmbH Tel.: +49(0) 44 35 9618-0**  
**Zum Kuhberg 6-12 Fax: +49(0) 44 35 9618-15**  
**D-26197 Großenkneten butt@butt.de · www.butt.de**

# Schneller am Ziel

Die Bremer dbh Logistics IT AG setzt ein EU-Projekt um



Foto: HHM Dietmar Hasenbüsch

Schiffsankünfte sollen laut der neuen EU-Verordnung nur noch elektronisch angemeldet werden

**Nicht alles, was aus Brüssel kommt, ist unbedingt gut. Doch die Bremer Softwareschmiede dbh Logistics IT AG (dbh) kann sich über einen Auftrag freuen, der von der Europäischen Union herrührt und den sie zum Teil auch schon abgeschlossen hat. Es einen geht um die Umsetzung der elektronischen Schiffsanmeldung.**

Verantwortlich dafür ist die EU-Richtlinie 2010/65 EU, die die elektronische Anmeldung in allen Häfen der EU seit dem 1. Juni vorschreibt. Einige Staaten sahen sich allerdings außer Stande, dies bereits zum Frühsommer umzusetzen, andernorts läuft das Ganze eher schleppend. In Deutschland sind noch die schleswig-holsteinischen Seehäfen wie Lübeck, Kiel, Rendsburg, Flensburg oder Puttgarden nicht in der Lage, die Auflage zu erfüllen. In Bremen freilich flutscht alles einwandfrei. Immerhin zehn von 160 dbh-Mitarbeitern waren ein halbes Jahr damit beschäftigt, das bislang vorherrschende Wirrwarr aus



**Simon Zakel,**  
dbh-Projektleiter

Email-, Papier-, pdf- und anderen elektronischen Anmeldungen zu vereinheitlichen und in das National Single Window (NSW) zu integrieren.

Schiffsanmeldung nur noch auf Knopfdruck

Bei dbh heißt dieses System „Advantage National Single Window“ (ANSW). Es ermöglicht nicht nur Reedern den schnellen Zugang auf das Anmeldesystem, in dem viele Daten schon vorgespeichert sind, sondern auch Dienstleistern wie dem Bremer Schiffsmeldedienst. Bei Linienschiffen müssen so nur noch die aktuellen Daten wie La-

derung oder Tiefgang eingegeben werden, um in das Kernsystem mit einzufließen. „Alle Beteiligten haben damit sofort Zugriff auf die Informationen“, erläutert Projektleiter Simon Zakel. Die Kunden erhalten im Gegenzug die Visit-ID, also die registrierte Einlaufnummer des Schiffes, automatisch als Antwort.

### Automatischer Upload von Datenlisten

Doch das System kann noch mehr. Für Schiffe mit schlechter Kommunikation wurde eine Datei angelegt, die die Daten selbst aus einer simplen Mail automatisch einfließen lassen kann. Zudem hat dbh auf Wunsch der Kunden Verbesserungen implementiert, etwa ein Upload von Datenlisten wie etwa die Daten



Fotos: dbh

Simon Zakel bearbeitet am Computer das neue Programm

der Crew oder von Passagieren. Natürlich steigen durch die Umsetzung der neuen Meldeformalitäten die Kosten für Hafentagente ein wenig, doch dies werde durch

die erheblich schnellere Bearbeitung und den somit deutlich geringeren Verwaltungsaufwand kompensiert, so Zakel.

*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](http://www.fides-treuhand.de)  
[www.fides-kemsat.de](http://www.fides-kemsat.de)  
[www.fides-it-consultants.de](http://www.fides-it-consultants.de)

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

# Alles Container!

Die Hanse Container Logistik bringt Stahlboxen im Hamburger Hafen zu den Terminals



Foto: s. SLH

Enno Rossbach vor dem Fuhrpark des Familienunternehmens, der nur an Wochenenden still steht

**In Deutschlands größtem Seehafen werden rund zwei Drittel aller Waren in Containern transportiert und viele von ihnen in unmittelbarer Nähe der Kaikante be- oder entladen. So genannte Sammelgut- oder Packbetriebe erledigen diesen Job. Einer der größten ist TCO Transcargo mit Sitz auf der Hohen Schaar. Auf deren Betriebsgelände in der Straße Eversween sitzt auch die Hanse Container Logistik GmbH (HCL), deren Hauptaufgabe es ist, die vielen Boxen, die bei TCO umgeschlagen werden, auf die Terminals zu verteilen oder von dort zu holen.**

Vor 14 Jahren hat Werner Rossbach (69) mit seiner Frau Angela (54) die Firma gegründet. Mit anfangs sechs Lkws, heute sind es 23 und rund 40 eigene Chassis. Rossbach kennt TCO-Chef Ingo Zemelka seit der Lehrzeit. Und nachdem er lange Zeit im Hafen tätig war, wagte Rossbach im relativ hohen Alter zusammen mit seiner Frau den Schritt in die Selbstständigkeit. Heute erwirtschaftet sein Unternehmen 2,4 Millionen Euro Umsatz und ist ständig für TCO im Einsatz. Zwischen 20.000 und 24.000 Container im Jahr bewegen Rossbachs Mannen.

Seit vier Jahren hat der Seniorchef damit begonnen, das Geschäft in die Hände von Sohn Enno (27) zu übergeben. Dieser ist genau wie sein Vater und seine

Mutter gelernter Speditionskaufmann und kennt mittlerweile alle HCL-Kunden: Neben TCO sind dies Speditionen, Lagereien oder Direktkunden wie Verlager. Viele davon sitzen im norddeutschen



Verräterisches Kennzeichen

Raum, berichtet Enno Rossbach. Allerdings liege der Löwenanteil bei der TCO-Ladung.

Nur am Nummernschild erkennt man HCL-Trucker

Zum Selbstverständnis von HCL gehört es, nicht groß die Werbetrömmel zu rühren. Nicht einmal ein

HCL-Firmenschild gibt es auf dem TCO-Betriebsgelände. An den firmeneigenen Lkws weist einzig die Kennung „HH-CL“ im Nummernschild auf die Trucker hin. Man wolle lieber durch Mund-zu-Mund-Propaganda neue Kunden gewinnen, umschreibt es Enno Rossbach.

Einen Hauch von Minimalismus strahlen die Verwaltungsräume aus. Sie sind in fünf Containern untergebracht, doch die Stahlboxen sind mit modernsten Computern ausgestattet. Genau wie die Lkws. „Jeder unserer Fahrer hat ein Tablet und einen Drucker“, berichtet Enno Rossbach. „Auf das erhält er den Tourenplan mit allen Daten wie der Containernummer und dem Terminalplatz.“

Seit Jahren nutzt HCL dabei die TR02-Software des IT-Spezialisten SysIng, die die Wartezeiten an

den Terminals drastisch reduziert und eine Zufahrt zu den Fast Lanes ermöglicht. Im Sommer nächsten Jahres wird dieses TR02-Modul zur Vorschrift im Hamburger Hafen. Für Rossbach unverständlich ist, dass bislang nur rund ein Viertel der zahlreichen Trucker im Hamburger Hafen das TR02-System nutzt.

### Brückenbauten führen zu erheblichen Mehrkosten

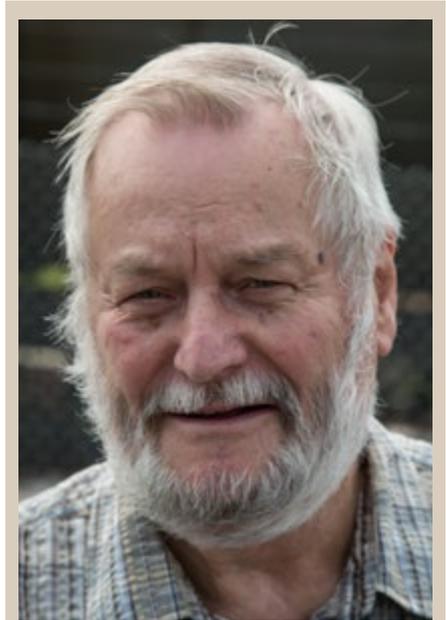
Denn ansonsten haben es die HCL-Fahrer nicht leicht. Seit Monaten ist die Rethehubbrücke nur noch nach Süden befahrbar. Für HCL bedeutet dies einen erheblichen Mehraufwand. Der Hafen ist nur über die Kattwykbrücke oder Wilhelmsburg erreichbar. Höchststrafe sei dabei das Container Terminal Tollerort, sonst nur vier Kilometer entfernt, nun muss es über die Köhlbrandbrücke angefahren werden, die derzeit an der Westauffahrt nur einspurig ist. Und da auch am CTT die Hauptzufahrt wegen Brückenarbeiten gesperrt ist, wird die An- und Abfahrt zur Geduldsprobe. Mehrere 10.000 Euro hätten die Sperrungen die Trucker in diesem Jahr gekostet, rechnet Rossbach vor.

### Bis zu sieben Umfuhren am Tag

Sechs bis sieben Hafenumfuhren schafft ein Lkw am Tag. Insgesamt legt er dabei nur rund 120 Kilometer zurück. Um in all den Staus und Umfahrungen besser zurecht zu kommen, nutzt HCL nicht nur den internen Sprechfunk, in dem sich die Fahrer austauschen, sondern auch in der Einsatzzentrale Bilder von Webcams an neuralgischen Punkten, die SysIng mit in



**Enno Rossbach,**  
Junior-Chef HCL



**Walter Rossbach,**  
Senior-Chef HCL

das Steuersystem integriert hat. „Wir haben dadurch einen sehr genauen Überblick, wo es gerade hakt“, sagt Rossbach. Das System ermöglicht zudem, dem Kunden, ähnlich der DHL-Sendungsverfolgung, mitzuteilen, wo sich seine Ladung gerade befindet. Denn jedes Fahrzeug wird elektronisch überwacht. „Wir können nicht nur sehen, wo es gerade ist, sondern auch Details des Fahrzeuges auswerten“, erläutert der Junior-Chef.

Ohne die Hafentrucker würde an den Terminals nicht viel laufen, ist sich Rossbach sicher. Auch wenn die Lkws nicht sehr beliebt sind. Politisch sollen Hafenumfuhren per Binnenschiff forciert werden. Das klinge ganz nett, meint er. Doch viele Betriebe hätten keinen Wasserzugang. Da mache das keinen Sinn. Rossbach muss es wissen. Schließlich kennt er Container in- und auswendig.

*Text: Matthias Soyka*



Die Firmenzentrale hat immer noch den Hauch eines Provisoriums

# Der Superdeal mit Diehl

Europas größter Immobilienentwickler schafft Produktionsstätte für 300 Arbeitsplätze



Simulation: Goodman

So wird der Goodman Interlink GewerbePark einmal aussehen, wenn er Ende 2016 fertig ist

**Richtfest auf einer der letzten freien Flächen auf der Dradenau im Hamburger Hafen. In dem GewerbePark der Goodman Deutschland GmbH entsteht ein 13.000 Quadratmeter Neubau für die Diehl-Gruppe, die derzeit als Zulieferer für Airbus im Hamburger Raum auf sieben Betriebsstätten verteilt ist. Nach der Fertigstellung Ende nächsten Jahres werden hier 300 Mitarbeiter in Produktion und Planung tätig sein, wodurch sich die Zahl der Außenstellen auf drei reduziert.**

Selbst Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) ließ es sich nicht nehmen, der Zeremonie beizuwohnen. Diehl sei ein wesentlicher Baustein im Cluster Aviation, das in der Metropolregion Hamburg über 40.000 Mitarbeiter umfasse, sagte er. Hamburg wolle das Potenzial des drittgrößten Flugzeugbaustandorts der Welt erhalten.

## Direkter Nachbar des Großkunden Airbus

Die neue Halle umfasst eine reine Produktionsfläche von 7.000 Quadratmetern in einer 108 mal 102 Meter großen Halle, 3.000 Quadratmeter Lagerfläche und eben-

so große Büro- und Sozialräume. Damit ist Diehl direkter Nachbar des Airbus-Konzerns, der eine weitere Immobilie im Goodman Interlink GewerbePark angemietet hat. Diehl will hier vor allem mit seinen Tochterunternehmen Diehl Comfort Modules und Diehl Service Modules Kabinenbauteile wie Bordtoiletten und Bordküchen für die jeweiligen Airbus-Modelle fertigen. Die Airbus-Fabrik in Finkenwerder ist nur wenige Kilometer entfernt. Damit haben die Diehl-Tochterfirmen eine ideale Anbindung an ihren Hauptkunden.

Diehl wurde 1902 in Nürnberg gegründet und hat sich seitdem zu einem weltweiten High-Tech-

Unternehmen entwickelt, das 16.300 Mitarbeiter beschäftigt und jährlich über 3 Milliarden Euro erwirtschaftet. 2014 standen einem Überschuss von 80 Millionen Euro Investitionen in Höhe von fast 100 Millionen Euro gegenüber. Die Kernkompetenz ist die Metallverarbeitung, aus der heraus weitere bedeutende Geschäftsfelder wie die Entwicklung von Komponenten für die Verteidigung (Lenkflugkörper, Sensorsystem, Infrarotmodule), die Messtechnik und die Luftfahrt hervorgingen. Hier fertigt Diehl neben Türsteuerungen, Klimarohren und Deckenpaneelen auch ganze Kabinen.

Für Goodman-Deutschland-Chef Christof Prange war der



Tino Klemm (HPA), Wolfgang Weggen (Diehl), Olaf Scholz, Hans-Peter Traber (Diehl) und Christof Prange (v.l.)

Abschluss mit Diehl ein weiterer Meilenstein in der Vermarktung des Interlink Gewerbeparks. Es ist der zweite von vier Bauabschnitten auf dem insgesamt 65.000 Quadratmeter großen Gelände. „Vom ersten Gespräch bis zur Endplanung vergingen nur sechs Monate“, freute sich Prange. Das Objekt sei ganz nach den Wünschen von Diehl konzipiert und sehr langfristig vermietet worden.

Eine weitere Halle ist noch nicht vermarktet

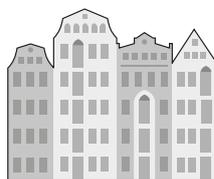
Goodman ist Europas größter Projektentwickler und hat allein in Hamburg 450.000 Quadratmeter 2014 umgesetzt. Derzeit entwickelt Goodman in dem Gewerbepark einen weiteren Abschnitt mit 8.500 Quadratmetern, für die es noch keinen festen Mieter gibt. Die Arbeiten werden im Herbst

abgeschlossen sein. Daran anschließend können weitere 8.700 Quadratmeter realisiert werden. Insgesamt investiert Goodman allein auf der Dradenau 30 Millionen Euro. Die Arbeiten dort waren sehr aufwendig, da auf dem einst aufgespülten Gelände eine 18 Meter tiefe Pfahlgründung

notwendig geworden war, um die Tragfähigkeit des Untergrunds für die schweren Produktionsmaschinen zu gewährleisten.

Am Güterverkehrszentrum Altenwerder hält die Gruppe zudem eine weitere 12.000 Quadratmeter große Logistikfläche parat.

*Text: Matthias Soyka*



# Heinrich Osse

**L A G E R H A U S G M B H**

**SPEDITION**

**PACKSTATION**

**LAGERUNG**

**KÜHLLAGERUNG**

**UMSCHLAG**

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail [info@osse-logistik.com](mailto:info@osse-logistik.com)

**Heinrich Osse Lagerhaus GmbH**

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



[www.osse-logistik.com](http://www.osse-logistik.com)

# Wenn der Ölmann zweimal klingelt...

BGH stärkt Rechte der Verbraucher bei telefonischen Bestellungen

Aus Sicht der Verbraucher ist in der heutigen Zeit kaum etwas so unberechenbar wie der Ölpreis und dessen kurz- oder auch langfristige Auswirkungen auf die Benzin- und Heizölpreise. Und welcher Hausbesitzer hat sich in den letzten Jahren nicht schon darüber geärgert, dass der Heizölpreis kurz nach der Bestellung der Jahresmenge für das Eigenheim gesunken ist? Und das, obwohl man die Bestellung extra im Sommer und in Gemeinschaft mit den Nachbarn gemacht hatte, um einen guten Preis zu bekommen! Da erscheint ein am 17. Juni ergangenes Grundsatzurteil des Bundesgerichtshofs (BGH) wie eine ausgleichende Gerechtigkeit gegen die zumindest scheinbare Willkür der Mineralölkonzerne und Händler. Denn in diesem Urteil hat der BGH entschieden, dass Verbraucher auch sogenannte Fernabsatzverträge über die Lieferung von Heizöl innerhalb von 14 Tagen widerrufen können (Az. VIII ZR 249/14).

Fernabsatzverträge sind gemäß § 312 c BGB Verträge zwischen Unternehmen und Verbrauchern, die durch ausschließliche Verwendung von Fernkommunikationsmitteln (z.B. Fax, Telefon, Internet oder per SMS) abgeschlossen werden. Liegt ein derartiger Vertragsabschluss



Foto: SLH

Nicht nur Benzin-, auch Heizölpreise sind sehr schwankend

vor, hat der Verbraucher grundsätzlich ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Von diesem Grundsatz gibt es jedoch eine Reihe von Ausnahmen, u.a. bei Verträgen zur Lieferung von Waren, deren Preis von Schwankungen auf dem Finanzmarkt abhängt, auf die der Unternehmer keinen

Einfluss hat (§ 312 g Abs. 2 Nr. 8 BGB).

Bisherige Rechtsprechung wurde gekippt

Nach der bisherigen Rechtsprechung wurde die Bestellung von Heizöl mittels eines Fern-

kommunikationsmittels als eine solche Ausnahme nach § 312 g Abs. 2 Nr. 8 BGB angesehen. Dies wurde mit dem spekulativen Charakter des Heizölkaufs begründet: Der Preis für Heizöl unterliege Schwankungen, auf welche der Händler keinen Einfluss habe.

Heizölerwerb birgt keinen „spekulativen Kern“

Der VIII. Zivilsenat des BGH urteilte nun, dass sich der Ausschluss des Widerrufsrechts über die Lieferung von Heizöl erstreckt. Der Erwerb von Heizöl durch den Verbraucher weise keinen „spekulativen Kern“ auf, so der BGH. Das Geschäft diene nicht dazu, durch Weiterveräußerung einen finanziellen Ge-

winn zu erzielen, sondern richte sich typischerweise auf Eigenversorgung durch Endverbrauch der Ware. Dass der Verbraucher durch einen Widerruf unter Umständen von schwankenden Heizölpreisen profitieren könne, sei kein Grund für eine andere Beurteilung. Diese Risikoverteilung sei im Gesetz angelegt und deshalb hinzunehmen.

Ist der Tank jedoch gefüllt, erlischt das Widerrufsrecht

Verbraucher sollten also in Zukunft den Heizölpreis noch 14 Tage nach erfolgter Bestellung per Fax, Telefon oder via Internet im Auge behalten und die Bestellung gegebenenfalls kurz vor Fristablauf widerrufen. Steht der Händler bereits vor Ablauf der 14-Tage-Frist



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

vor der Tür, gilt allerdings: Ist das Heizöl erst einmal im Tank, ist das Widerrufsrecht erloschen.

*Text:* Matthias Jagenberg  
[www.advo-jagenberg.de](http://www.advo-jagenberg.de)

## DIE FAMILIE WÄCHST WEITER !



Seit Anfang 2015 haben wir insgesamt 30 neue, eigene LKW der Schadstoffklasse EURO 6 auf die Straßen gebracht. Damit disponieren wir nun mehr als 100 Fahrzeuge am Standort Hamburg.

Wir sind europaweit tätig und bedienen jeden Hafen, der gewünscht wird. Mit eigenen Niederlassungen in Deutschland, Dänemark und Schweden sind wir ihr Partner. Für weitere Informationen folgen sie uns auf Facebook (ANCOTRANS GmbH) oder besuchen sie unsere Internetseite [www.ancotrans.de](http://www.ancotrans.de)



# Echt scharf!

Im „XEOM“ wird vietnamesische Küche zum kleinen Preis gereicht



Eingang hinterm Schirm



Witzig: Frittierte Süßkartoffeln mit Rindfleisch



Hot: Ingwer Soda

**Auf halbem Weg zwischen den Hamburger Gerichten und dem Messturm befindet sich seit April dieses Jahres im Erdgeschoss eines Altbaus ein kleines vietnamesisches Restaurant, das man leicht übersehen könnte, sich aber regen Zuspruchs erfreut, da es bereits als Geheimtipp gilt. Das „XEOM“ bietet asiatische Küche zum kleinen Preis und einen Hauch Exotik.**

Xe om heißt in der Landessprache soviel wie „Motortaxi“, was in Saigon und anderen Städten ein Motorrad meint, auf dessen Rücksitz sich Abenteuerlustige setzen können, um in der überfüllten Millionenstadt von A nach B zu kommen. Daran erinnert im Karolinenviertel allenfalls die spartanische Einrichtung. Der Gastraum besteht aus vielen kleinen Tischen mit Hockern, an der Decke sind Dutzende schwarze Kabel gespannt, die an einzelnen Glühbirnen enden, die unbeschildert vom Himmel baumeln.

Die Gäste schert's wenig, denn sie kommen in Scharen, wenngleich

sie meist jüngeren Alters sind. Das Gros zählt 25 bis 40 Lenze. Die Bedienung kommt prompt und drückt einem eine Din á 3-Folie in die Hand auf der alle Speisen und Getränke abgedruckt sind, von denen mittags nichts über acht Euro kostet. Wir finden hausgemachte Frühlingsrollen für vier Euro oder Reisbandnudeln in Brühe mit Rinderfilet, Hähnchen oder frittiertem Tofu für sieben Euro. Die Suppen freilich kommen alle in einer Art Schüssel daher, in der unsereins Zuhause das Essen für eine dreiköpfige Familie anrichten würde.

Wem das nicht zusagt, sollte sich an einer der Spezialitäten versuchen.

Frittierte Süßkartoffeln mit würzig mariniertem Rindfleisch etwa oder frittierte Nudeln mit Rindfleisch bzw. vietnamesisches Curry. Davon, dass alles frisch gemacht wird, kann man sich gleich am Eingang an der offenen Küche überzeugen.

**Auch die Drinks sind recht feurig**

Auch die Drinks sind mitunter landestypisch. Wir ordern ein Ginger Soda für drei Euro, in dem sich neben Limetten auch eine Scheibe Ingwer tummelt, die dem Wasser eine scharfe Note verleiht. Die freilich ist eigentlich in jeder Speise zu finden.

Mundbrandfetischisten können noch mit einer Flasche nachwürzen, die auf jedem Tisch steht und konzentriertes Chili in sich birgt. Wirklich notwendig ist das aber nicht.

So bekommt man für gut zehn Euro ein schnelles, leichtes Essen, das echt lecker schmeckt. Vor allem die Pommes aus Süßkartoffel sind echt witzig und alle Mal einen Gang ins „XEOM“ wert.

*Text: Nils Knüppel*

**XEOM**

Karolinenstraße 25  
20357 Hamburg

**Öffnungszeiten:**

Mo.- Fr. 12 bis 24 Uhr  
Sa.- So- 17.30 bis 24 Uhr

# Ein Hauch von Terminator

In „Marvel's Avengers: Age of Ultron“ wird die Büchse der Pandora geöffnet



Fotos: Walt Disney Pictures

Selbst Ironman hat gegen die Maschinen seine liebe Mühe und Not

**Dass dieser Film kommen würde, war schon lange klar. Nicht nur, weil er den lange erwarteten Abschluss von Phase zwei des Marvel Cinematic Universe darstellt, sondern auch, weil der erste Avengers-Film mit einem Einspiel von gut 1,5 Milliarden Dollar momentan den vierten Platz der erfolgreichsten Filme aller Zeiten belegt. Dieses Mal tut sich Regisseur Joss Whedon etwas schwerer als bei Teil 1, kriegt aber alles in allem doch noch die Kurve und bietet dem Zuschauer ein knalliges und kurzweiliges Superheldenspektakel, das Lust auf mehr macht...**

Nachdem S.H.I.E.L.D. aufgelöst worden ist, müssen die Avengers Lokis Zepter aus den Händen von Hydra zurückholen. Nach getaner Arbeit finden Tony Stark (Robert Downey Jr.) und Bruce Banner (Mark Ruffalo) im Inneren des Zepfers eine hochentwickelte künstliche Intelligenz. Diese will Stark nutzen, damit er endlich das Ultron-Programm fertigstellen kann, eine Art planetarer Schutzschild gegen außerirdische Aggressoren. Doch unbemerkt von ihm erlangt die Intelligenz ein Bewusstsein, überträgt sich in einen Roboterkörper und wendet sich ge-

gen die Menschen. Und zwar alle. Der „Terminator“ lässt grüßen.

Die Story ist zugegebenermaßen nicht, was diesen Teil der Reihe sehenswert macht, aber er bietet gleichwohl Schauwerte ohne Ende. Und man muss ihn mehrfach sehen, um die ganzen Anspielungen auf Religion, Geschichte und Popkultur mitzubekommen, die darin versteckt sind. Dabei sollte auch die Originaltonspur angehört werden, denn Ultron wird herrlich sinister von James Spader (Blacklist) gesprochen.

Whedon geht frei mit der Vorlage um (eigentlich wurde Ultron in den

Comics vom Ant-Man geschaffen, aber der kam zu spät in die Kinos), schreckt auch nicht davor zurück, völlig neue Figuren zu erfinden, die Biografie bekannter Figuren umzuschreiben und sogar einen Helden zu opfern. Umgekehrt ist der zweite Avengers-Film fast schon überladen mit unterschiedlichen alten und neuen Figuren und Handlungssträngen, so dass man sich manchmal wünscht, der Regisseur hätte noch etwas mehr Zeit gehabt als die ohnehin schon üppigen 141 Minuten, die der Film dauert – oder hätte sich mehr auf das Wesentliche konzentriert.

*Text:* Dr. Martin Soyka



Nur nichts anfassen...



... sonst rumst es



Läuft ab 24. September

**IMPERIAL Logistics International:**



Michael Lütjann (46, Foto) hat am 1. August seine neue Position als Chief Information Officer (CIO) bei dem südafrikanischen Logistikdienstleister angetreten. Er berichtet direkt an CEO Carsten Taucke. Die operative Leitung der Abteilung IT bleibt in den Händen von Sven Vogel, der an Lütjann berichtet. Dieser war beinahe in seinem gesamten bisherigen Berufsleben mit Informationstechnologie befasst. So war Lütjann in den vergangenen fünf Jahren bei der Schenker AG als Senior Vice President IT Management Logistics für die Weiterentwicklung der weltweiten IT-Organisation mitverantwortlich. Davor war er

zwölf Jahre im IT-Bereich des Logistikdienstleisters Fiege tätig und bekleidete dort zuletzt auch die Position des CIO, Transport- und Arbeitsrecht.

**K+S Kali GmbH:**



Der Aufsichtsrat des Düngemittelproduzenten hat mit Wirkung zum 1. Januar 2016 Dr. Rainer Gerling zum Mitglied der Geschäftsführung bestellt. Er folgt auch Dr. Ralf Diekmann, der nach 34 Jahren zum Ende dieses Jahres in den Ruhestand tritt. Gerling ist seit 1985 im Unternehmen und wird die Bereiche Produktion und Technik übernehmen. Sein Mandat läuft zunächst bis zum Jahresende 2018. Derzeit ist er Leiter des

Kaliwerkes Werra mit den Arbeitsschwerpunkten Umwelt, Genehmigungsverfahren und Arbeitssicherheit.

**Deutscher Speditions- und Logistikverband:**



Tatjana Kronenbürger (30) hat im DSLV die Leitung des Referats Gefahrgutlogistik und Umwelt übernommen.

Die studierte Betriebswirtin hatte schon vor dem Masterabschluss an der Universität Koblenz ein mehrmonatiges Praxissemester im Bundesverkehrsministerium absolviert und kennt seitdem alle wichtigen Behörden, die mit dem Gefahrguttransport befasst sind. Sie folgt auf Jörg Roth, der den Verband Ende Juni verlassen hatte.

**IMPRESSUM**

**Verleger:**

Matthias Soyka  
Minsbekkehe 14  
22399 Hamburg  
Telefon +49.40.360 984 80  
Fax +49.40.37 50 26 03  
E-Mail  
info@norddeutschesmedien-  
kontor.de

**Medienberatung:**

Telefon +49.40.260.984 79  
E-Mail info@norddeutsches-  
medienkontor.de

**ISSN 2193-5874**

**Grafik:**

NMK  
Telefon: +49.40.360 984 79

**Redaktion:**

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)  
Matthias Jagenberg  
Nils Knüppel  
Dr. Martin Soyka

**Fotos:**

Peter Glaubitt

**Druck:**

PMI

**Erscheinungsweise:**

Monatlich online und als  
Printausgabe

**Preis:**

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

**Abonnement:**

Jahresabonnement  
12 Ausgaben 54 Euro  
inkl. 7 Prozent USt. und  
Versand

**Erscheinungsweise:**

Monatlich zzgl. E-Mailservice

**Onlineprogrammierung:**

Philip Becker

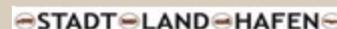
**Onlinegestaltung:**

NMK

Alle Rechte beim Verleger.  
Hamburg 2015

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:  
**6. Oktober 2015**



## Fähre nach Cuxhaven in Betrieb genommen

**Brunsbüttel** – Die Elb-Link Reederei hat mit der Taufe der „Anne-Marie“ und dem Schwesterschiff „Grete“ zwei Fähren in den Dienst gestellt, die künftig zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel verkehren sollen. Für die Fährverbindung, die auch die Linie Wischhafen-Glückstadt entlasten soll, wird ein Verkehrsaufkommen von jährlich 265.000 Pkw und 48.000 Lkw sowie 625.000 Passagieren prognostiziert. Geplant sind 24 Fahrten pro Tag im 90-Minuten-Takt. Auf den 16 Knoten schnellen Doppelendfähren haben 160 Pkw oder 52 Pkw und 16 Lastzüge sowie 600 Personen Platz, die reine Fahrzeit beträgt 70 Minuten. Eine Tour kostet für Pkws inklusive Fahrer 25 Euro, bei Lkws sind die Kosten größenabhängig (42 bis 102 Euro). Einfache Passagiere müssen für eine Tour nur fünf Euro bezahlen.

## Neue Entladestation für Kesselwagen



**Nordenham** – Rhenus Midgard hat eine neue Kesselwagen-Entladestation in Betrieb genommen. An der für 250.000 Euro errichteten Anlage wird für den Neukunden Aegean Bunkering Germany schweres Heizöl umgeschlagen und gelagert. Der Hafenlogistiker

investiert mit der Entladestation in den Ausbau bereits bestehender Strukturen seines Flüssig-gutgeschäfts. Ein Ganzzug pro Woche mit 24 Kesselwagen à 70 Tonnen Heizöl erreicht seit Mitte Juli den Stadthafen, in dem Rhenus Midgard sowohl Eigner als auch Hafенbetreiber ist. Über die zur neuen Anlage gehörenden Pumpsysteme werden fast 1.700 Tonnen pro Zug, dies entspricht rund 1.635 Kubikmetern, gelöscht, die aus verschiedenen Raffinerien in Mittel- und Osteuropa stammen.

## Maritime Wirtschaft ist gut aufgestellt

**Berlin** – Die wirtschaftliche Lage der deutschen Werften hat sich in den vergangenen beiden Jahren verbessert. Das geht aus dem Bericht der Bundesregierung zur maritimen Wirtschaft hervor. Der Wert des Auftragsbestandes erhöhte sich von 9,1 Milliarden Euro Ende 2013 auf 10,8 Milliarden Euro Ende 2014. Die Umsätze lagen in 2014 bei 6,4 Milliarden Euro (2013: 5 Milliarden Euro). Die Zahl der Beschäftigten auf deutschen Werften stieg im vergangenen Jahr um sechs Prozent auf 17.854 (2013: 16.729). Die Schiffbau- und Offshore-Zulieferindustrie konnte, trotz der Werftenkrise in China, ihren Umsatz leicht steigern und damit ihre Spitzenposition im Export weiter ausbauen. Die deutschen Unternehmen, die rund 67.000 Beschäftigte zählen, erwirtschafteten in 2014 einen Umsatz von 11,9 Milliarden Euro (+1,7 Prozent), die Exportquote betrug 74 Prozent.

## Zahl der Binnenschiffe schrumpft weiter

**Duisburg** – Die Zahl der deutschen Binnenschiffe ist im vergangenen Jahr um 57 auf 4.573 Schiffe zurückgegangen. Wie der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt mitteilt, sank die Zahl der Einheiten in der Tankschiffahrt um sechs auf 406, wohingegen die Tonnage leicht auf 725.000 Tonnen zunahm. Bei den Trockengüterschiffen betrug der Rückgang 44 Einheiten auf 1.665, auch die Tonnage sank um rund 50.000 Tonnen auf 1,92 Millionen Tonnen. Das Durchschnittsalter von Gütermotorschiffen betrug 61,8 Jahre. Dagegen stieg die Zahl der Fahrgastschiffe um drei auf 1.508.

## Hinterlandlogistik in Itzehoe

**Brunsbüttel** – Die Brunsbüttel Ports GmbH hat mit der China Logistik Centrum GmbH (CLC) eine Kooperation über ein Lager- und Distributionszentrum abgeschlossen, das auf dem ehemaligen Prinovis-Gelände in Itzehoe an der A23 und B5 liegt. Auf der 22 Hektar großen Fläche sollen 70.000 Quadratmeter Hallenflächen entstehen. Neben einem offenen Zolllager können dort weitere logistikahe Leistungen wie Verpackung, Verteilung und Kommissionierung der Waren durch CLC abgewickelt werden. Das Logistikzentrum ist mit seiner Größe und Beschaffenheit für das Handling von Stück- und Sammelgütern, Projektladung sowie von Containern ausgelegt. Der rund 25 Kilometer entfernte Hafen ist staufrei zu erreichen.



Internationale Spedition & Lagerei  
*International forwarding & warehousing*

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



## Transporte / *Transport*

- Straße / *Road* •
- Luftfracht / *Airfreight* •
- Schiene / *Rail* •
- Seefracht / *Seafreight* •

## Fahrten / *Tours*

- Nahverkehr / *Local traffic* •
- Fernverkehr / *Long distance traffic* •

## Service / *Services*

- 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](mailto:dispo@guehh.de)  
Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)