

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Mittelständler bilden Cluster

Hamburger Hafenbetriebe wollen ihre Interessen künftig selbst vertreten



Foto: SLH

Die mittelständischen Betriebe wollen ihre Abhängigkeit von den Terminals minimieren

Die Hamburger Hafenbetriebe sind es leid. Seit Jahren stagniert der Umschlag im Hafen, Flächen für betriebliche Erweiterungen sind aufgrund einer chaotischen Hafenplanung knapp, und die Politik befasst sich fast ausschließlich mit den Problemen der Großbetriebe. Deshalb wollen sich jetzt eine Reihe von mittelständischen Betrieben zu einem Cluster zusammen schließen, um gemeinsam ihre Interessen nach außen hin zu vertreten.

„Wir wollen den bestehenden Stillstand überwinden und dem ‚Thema Hamburger Hafen‘ wieder das Gewicht in der Politik sowie in der öffentlichen Diskussion

verschaffen, das ihm von seiner Bedeutung und Wertschöpfung her zukommt“, sagt Mit-Organisator Martin Ueck. Zu einer Auftaktveranstaltung der CDU-Mittelstands-

 **ReSHIP**

we recycle ships

www.re-ship.de

und Wirtschaftsvereinigung im Hafen-Klub kamen über 140 Gäste. Eine Grundidee, die formuliert wurde: Der Hafen braucht ein neues Geschäftsmodell. Seite 4

Zufriedenheit

Die HPA hat ihren Jahresfehlbetrag auf 54,3 Millionen Euro halbiert. S.6

Frust

Siemens-Chef Westhagemann hält die Begrenzung des Windkraftausbaus für falsch. S.8

Skepsis

Die deutschen Schiffszulieferer stehen vor einem schwierigen Jahr. S.12-16

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

 **siegelSchuppen.de**
high security seals





Liebe Leserinnen und Leser,

Hamburgs Mittelständler haben die Nase voll. Von der Politik fühlen sie sich schon seit Jahren nicht mehr vertreten. Das Verhältnis zur HPA ist angespannt. Flächen für Betriebserweiterungen gibt es nicht, wasserseitige Zufahrten sind teils verlandet, und der Senat schielt nur auf die Großbetriebe. Denn wenn man für diese etwas tut, ist der Erfolg relativ schnell sichtbar.

Der Mittelstand, der nicht nur das Rückgrat des Hamburger Hafens sondern der gesamten deutschen Wirtschaft ist, funktioniert jedoch kleinteiliger. Positive Maßnahmen machen sich nur allmählich bemerkbar. So etwas braucht Geduld. Und die gibt es in unserer schnelllebigen Zeit kaum noch.

Nun also tun sich in Hamburg mittlere Betriebe zusammen, um gemeinsam gegenüber den Entscheidern aufzutreten. Das ist sicher eine gute Idee. Hoffentlich halten auch alle zusammen.

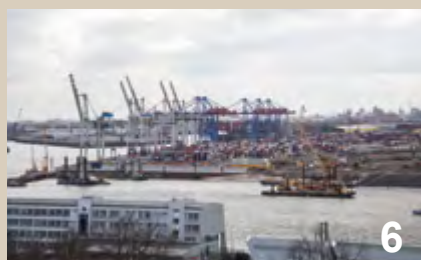
Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



12

- Neuorientierung des Hafens 4
- HPA-Haushalt verbessert 6
- Frust über EEG-Novelle 8
- Unbürokratisches Leasen 10
- VDMA erwartet Rückgänge 12

Wirtschaft



14



16

- Hightech auf der SMM 14
- Taufen bei Hamburg Linesmen 16

Recht & Geld

- Unfälle im Home Office 18

Essen



20

- Aretea 20

DVD



21

- London has fallen 21

Personal

- Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

- Wichtiges aus Stadt und Land 23

Zusammenbringen, was zusammengehört.

Seit 1975 ist die **MARES Shipping GmbH** Ihr Spezialist bei der Beschaffung von Ersatzteilen für Schiffe und industrielle Anlagen.

Qualität, die sich rechnet.

Wir sind spezialisiert auf Ersatzteile passend für:

MaK, MAN B&W, Crepelle (Dieselmotoren)
Allweiler, Bornemann, IMO, Kral, Netzsch-Mohno, Seepex, Thune Eureka, Behrens, IRON, Azcue (Pumpen)
Atlas Copco, Bitzer, Bock, Hatlapa, Sabroe, Sauer & Sohn, Sperre, Tamrotor (Kompressoren)
Alfa Laval, RW0, B+V Turbulo, DVZ, Westfalia, Mahle NFV, Jowa (Separatoren), **Boll & Kirch, Moatti** (Filter)
Alfa Laval/ Nirex, Sondex, Jets Vacuum, EVAC, Jowa, Ueberall (Wasseraufbereitung)

WWW.MARES.DE



MARES SHIPPING

SPARE PARTS SERVICE since 1975

Neues Geschäftsmodell für Hafen

Hamburger Mittelstand sieht das Zeitalter des Containerumschlags abgelaufen



Rüdiger Kruse, Ralf Niedmers, Prof. Norbert Dieckmann, Martin Makait, Sven Saborosch und Jörn Lauk (v.l.)

Der Hamburger Hafen braucht ein neues Geschäftsmodell. Dies ist die Kernaussage, die Jörn Lauk, Geschäftsführender Gesellschafter der Walter Lauk Gruppe, bei einem Diskussionsabend der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung (MIT) der CDU im Hafen-Klub tätigte. Die Hansestadt habe über zwei Jahrzehnte von dem boomenden Boxenumschlag profitiert. Doch nun stünden die Zeichen eindeutig auf einen Wandel. Der Umschlag sollte wieder stärker auf eine Universalhafenkompetenz ausgerichtet werden.

Der alt eingesessene Hafenumfuhrspezialist und Binnenschiffreeder schloss sich damit einer These an, die MWP-Geschäftsführer Martin Makait in der vorherigen Ausgabe dieser Zeitung aufgestellt und im Hafen-Klub wiederholt hatte: Er glaubt, dass die megagroßen Containerschiffe, von denen demnächst bis zu 600 in Fahrt sein werden, nur noch im Pendelverkehr zwischen ein, zwei großen europäischen und asiatischen Häfen verkehren wer-

den. Und hier könnte Hamburg als Zielort herausfallen. Die Situation würde sich noch verschärfen, falls es keine Fahrrinnenanpassung der Elbe geben sollte.

Kein Worst-Case-Szenario, falls Elbvertiefung nicht kommt

Makait sagte, dass er bei der Erstellung der Seehafenverkehrsprognose für das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2013 selbst in seinem Worst-Ca-

se-Szenario, bei dem bis 2030 deutlich weniger als die offiziell errechneten 16,3 Millionen TEU ermittelt wurden, ein Ausbleiben der Fahrrinnenanpassung nicht für möglich gehalten wurde. Aber selbst mit den dringend notwendigen Baggerarbeiten an der Elbe dürfte die Hansestadt in der Nordrange deutlich zurückfallen.

Allein schon deswegen bräuchte Hamburg dringend einen neuen Hafenentwicklungsplan, sagte auch Sven Saborosch,

Mitglied der Geschäftsleitung bei der Carl Robert Eckelmann AG. Es fehlten Flächen für Erweiterungen gerade für mittelständische Betriebe. Die rund 40 Hektar zusätzliche Flächen, die die HPA in Steinwerder durch das Aufspülen zweier Hafenbecken in den nächsten Jahren schaffen will, sollten möglichst den vielen mittelständischen Betrieben im Hamburger Hafen zu gute kommen. Zudem müsse der Senat sicher stellen, dass die im rot-grünen Koalitionsvertrag angekündigte Stärkung der Hafenumfuhren auf dem Wasser endlich durchgesetzt werde. Bislang würden die Wasserumfuhren von den großen Terminalbetreibern behindert, die beim Löschen von Binnenschiffen die gleichen Gebühren verlangten wie von Hochseeschiffen. Die Konkurrenzträger Lkw und Bahn dagegen müssten nur rund die Hälfte zahlen. In anderen Häfen der Nordrange wie Antwerpen dagegen seien die sogenannten Terminal Handling Charges (THCs) für alle Verkehrsträger nahezu identisch.

Finanzierungen bei klaren Geschäftsmodellen möglich

Aber auch die Hafenunternehmen selbst müssten etwas tun, sagte Prof. Norbert Dieckmann von der EBC-Hochschule. Vor allem wenn es um die Finanzierung von neuen Projekten gehe. Seit der Bankenkrise gelten verschärfte europäische Regelungen (Basel III), denen sich die Kreditinstitute unterwerfen müssten. Es sei somit deutlich schwieriger, Geld von den Häusern zu erhalten. „Bei einem sorgfältig aufgestellten Businessplan und einer

klar erkennbaren Geschäftsidee dürfte jedoch jede Bank bereit sein, das Vorhaben im Hinblick auf die Finanzierbarkeit detailliert zu prüfen“, sagte er.

Seine Hausaufgaben müsse allerdings auch der Senat machen, forderte der hafenpolitische Sprecher der CDU-Bürgerschaftsfraktion Ralf Niedmers ein. Es könne nicht angehen, dass sich Hamburg seit Jahrzehnten um die Fahrrinnenanpassung der Elbe bemühe, es aber gleichzeitig nicht schaffe, die erlaubten Solltiefen im Hafen zu halten. Dass nun die „Queen Mary II“ nicht das Cruise Center in der HafenCity anlaufen könne, weil dort bis zu zwei Meter hohe Schlickablagerungen gemessen worden seien, sei ein Skandal. Die HPA solle endlich den Schlick wegbaggern, anstatt ständig irgendwelche Vorzeigeprojekte zu präsentieren, die niemand brauche.

Forderung nach verlässlichem neuen Hafenentwicklungsplan

Auch Niedmers forderte einen neuen Hafenentwicklungsplan, wobei er bezweifelte, dass darin der Kleine Grasbrook dauerhaft vor einer Umwidmung des Senats vor dem Wohnungsbau geschützt sei. Nur durch den massiven öffentlichen Widerstand sei es vor wenigen Wochen gelungen, den Senat von seinem Vorhaben abzubringen, die frei werdenden Flächen des Überseezentrums für eine Wohnbebauung zu nutzen. Dieses Gelände sollte eher für ein jüngst in Rede gestelltes viertes Kreuzfahrtterminal genutzt werden. Der Senat hatte jüngst angedeutet, einen zusätzlichen Liegeplatz neben dem 3. Kreuz-

fahrtterminal in Steinwerder zu schaffen. Damit würde die HPA abermals innerhalb kürzester Zeit ihre Strategie wechseln. Das Terminal in Steinwerder sollte eigentlich in 15 Jahren wieder abgerissen werden.

Der CDU-Bundestagsabgeordnete Rüdiger Kruse forderte deshalb auch eine verlässliche Planung vom Senat, die mindestens für 20 Jahre gelten sollte. Kruse kündigte an, dass der Bund, nachdem er in diesem Jahr vor allem die notleidenden Reederei mit einer Reihe von Maßnahmen unterstützt habe, sich bei der nächsten Maritimen Konferenz den Werften und Häfen annehmen wolle.

Gründung eines Mittelstands-Clusters

Martin Ueck, der den MIT-Abend mit organisiert hatte, kündigte anschließend an, dass sich Vertreter aus Hafenwirtschaft und Schifffahrt entschlossen haben, künftig in allen den Hafen betreffenden Fragen enger zusammen zu arbeiten und ein Cluster zu bilden, das die Interessen der Beteiligten bündelt und besonders auch dem Hafen in der Wahrnehmung mehr Gewicht verleiht. Im Unterschied zu den bestehenden Verbänden sollen hier sowohl der gewerbliche Hafen, der touristisch erschlossene Teil sowie Kreuzschifffahrt, Binnenschifffahrt und die lokale Schifffahrt mit eingebunden werden. Grundsätzlich stehe das Cluster jedem Hafen-, Logistik-, Schifffahrts- und hafengebundenen Service-Unternehmen sowie Hochschulen der Metropolregion offen.

Text: Matthias Soyka

Die HPA ist mit sich zufrieden

Der Jahresfehlbetrag halbiert sich auf 54,3 Millionen Euro



Fotos: SLH

Ein Vorhafeneinfahrt nach Steinwerder und Tollerort war einer der Investitionsschwerpunkte der HPA

Während alle Welt auf die Hamburg Port Authority (HPA) wegen unzureichender Sedimentbaggerei, fehlender Hafенflächen und chaotischer Hafенplanung einprügelt, ist die Führung der Hafенverwaltung mit sich selbst zufrieden. Finanzchef Tino Klemm legte jedenfalls eine Jahresabrechnung vor, die einen fast halbierten Jahresfehlbetrag von nur noch 54,3 Millionen Euro ausweist nach 103,8 Millionen Euro in 2014. Dabei stiegen die Umsatzerlöse um gut 5 Millionen Euro auf 181 Millionen Euro (+ drei Prozent). An öffentlichen Mitteln erhielt die HPA dabei 174 Millionen Euro, so dass sie insgesamt auf 355 Millionen Euro Einnahmen kam. Dem standen Ausgaben in Höhe von 228 Millionen Euro für den Ausbau der Infrastruktur und Personalkosten in Höhe von 111 Millionen Euro als Hauptposten gegenüber.

Wesentliche Investitionspunkte waren der Umbau der Vorhafeneinfahrt nach Steinwerder, die neue Verkehrsanbindung des Container Terminals Burchardkai, der Beginn der Arbeiten für die neue Bahnbrücke Kattwyk und die Vollendung der Retheklappbrücke. Zudem wurden Gleise und Weichen in den Bahnhöfen Waltershof und Hohe Schaar erneuert. 15,3 Millionen Euro gab die HPA für neue Maschinen und Geräte aus, darunter zwei neue Barkassen. Den Rückgang des Fehlbetrags begründete Klemm mit dem Auslaufen der HHLA-Milliarde in 2014. Das Geld aus dem Teilverkauf des Umschlagunter-

nehmens sei nun aufgebraucht und habe zu einem Strukturwechsel in der Finanzierung geführt. Klemm machte klar, dass sämtliche Mittel aus dem HHLA-Börsengang dem Bürgerschaftsschluss entsprechend für Investitionen eingesetzt worden seien. Man habe sie im HPA-Haushalt aber teilweise nicht unter Investitionen sondern beispielsweise beim Bau von Brücken unter „Aufwand“ verbucht. Er trat damit der Kritik des ehemaligen Leiters des Amtes für Strom und Hafенbau (der Vorgängerorganisation der HPA), Prof. Heinz Giszas, entgegen, der die Ansicht vertrat, dass die HPA nur gut die Hälfte der

HHLA-Milliarde für Investitionen, den Rest aber zur Deckung der laufenden Kosten verwendet habe.

Personalkosten trotz Tarifierhöhungen kaum gestiegen

Aus Mieterlösen nahm die HPA im vergangenen Jahr insgesamt 93 Millionen Euro ein, davon rund 69 Millionen Euro aus der Vermietung von Hafенflächen und gut 17 Millionen Euro durch Kaimauermieten. Weitere Einnahmen erzielte die HPA durch den Hafенbetrieb. Hier schlugen Nutzungsentgelte (51,6 Millionen Euro) und Hafенbahnerlöse (22,7 Millionen Euro) besonders zu Buche.

Die Personalkosten erhöhten sich um 2,6 auf 111,5 Millionen Euro. Dies sei ausschließlich auf höhere Rückstellungen für Ruhestandsgehälter aufgrund der gesunkenen Zinsen zurückzuführen und angesichts des Tarifabschlusses im öffentlichen Dienst mit stark erhöhten Gehältern, die allein mit 2,7 Millionen Euro zu Buche geschlagen hätten, ein sehr positives Ergebnis. Hinzu kommen Ausgaben für hoheitliche Aufgaben wie den Hochwasserschutz, die dazu führen, dass die HPA grundsätzlich negative Zahlen schreibt, da hierfür keinerlei Einnahmen gegenüber stehen.

Größter Kostentreiber beim Materialaufwand war die Sedimentbaggerei. Mit 85 Millionen Euro hat die HPA 2015 soviel Geld ausgegeben wie noch nie zuvor. Darin enthalten sind auch die Zahlungen an Schleswig-Holstein für die Deponierung des Baggerguts jenseits der Tonne E3 in der Nordsee. Auch in diesem



Tino Klemm,
Finanzvorstand HPA

Jahr dürften die Ausgaben kaum geringer ausfallen, sagte Klemm. Da die HPA nach einer Übereinkunft mit Schleswig-Holstein nun das ganze Jahr über Sedimente in der Nordsee verklappen darf, denkt die HPA

auch über den Ankauf eines eigenen leistungsstarken Baggerschiffes nach. Derzeit ist ein Betrieb aus den Niederlanden im Dauereinsatz. Nun prüfe die Hafenverwaltung jedoch, ob sie in Zukunft ein eigenes Schiff einsetzen soll. Bislang wäre das nur in den Wintermonaten möglich gewesen. Da hätte sich die Investition nicht gelohnt.

In diesem Jahr wird die HPA Zuschüsse in Höhe von 150 Millionen Euro von der öffentlichen Hand erhalten, im kommenden Jahr sollen sie wieder auf 184 Millionen Euro steigen. Davon stammen rund 24 Millionen Euro jeweils vom Bund. Nicht enthalten in der Investitionsplanung sei laut Klemm die Fahrinnenanpassung der Elbe, die mit insgesamt 200 Millionen Euro veranschlagt werde. Das Geld sei aber vom Senat zugesagt worden und werde bei Bedarf abgerufen.

Text: Matthias Soyka

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



Industrie über EEG-Novelle entsetzt

Siemens-Chef Westhagemann hält Begrenzung des Windenergieausbaus für grundfalsch



Fotos: Siemens SE

Das Verlegen der Leitungen an Land und der anschließende Weitertransport des Stroms machen Probleme

Eigentlich wollte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch den Journalisten die Erfolge des Clusters Erneuerbare Energien Hamburg (EEHH) vorstellen. Doch die Veranstaltung mutierte schnell zu einer Abrechnung mit dem, was Anfang Juli der Bundestag verabschiedet hatte. Mit der EEG-Novelle habe sich die Bundesregierung über die Wünsche der fünf norddeutschen Bundesländer hinweggesetzt, räumte Horch ein. „Wir könnten uns im Bundesrat nicht gegen die elf anderen Länder durchsetzen.“ Noch klarer wurde der Siemens-Nord-Chef Michael Westhagemann. „Ich war mehr als schockiert.“

Er habe kein Verständnis für die Begrenzung des Ausbaus der Offshore-Windenergie, ergänzte Westhagemann. Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) hatte die Deckelung auf jährlich 730 MW mit den fehlenden Stromtrassen Richtung Süden begründet. Der auf See produzierte Strom könne schlicht nicht nach Bayern und Baden-Württemberg weiter geleitet werden.

Überschüssigen Strom in Wasserstoff umwandeln

Dem hielt Westhagemann entgegen, dass diese Sichtweise zu eng sei. Man könnte den überschüssigen Strom auch vor Ort in andere Energieträger umwandeln und so den Strom, den man sonst nicht speichern kann, später anderwei-

tig nutzen. Man spricht dabei von „Sektorenkoppelung“. Als Beispiele nannte er die Umwandlung von Strom in Wärme (power to heat) oder die Produktion von Wasserstoff. Dieser dient unter anderem auch als Treibstoff für Brennstoffzellen. Die Brennstoffzellentechnik gilt als Alternative zu Elektroautos, die derzeit noch über eine sehr geringe Reichweite verfügen. Anders die Brennstoffzellenautos. Zudem habe Shell angekündigt, in den nächsten sechs Jahren an seinem gesamten deutschen Tankstellennetz auch Wasserstoffzapfsäulen zu installieren. Somit wäre auch die Verfügbarkeit gesichert. Das Problem bei der Herstellung von Wasserstoff ist bislang, dass sie als teuer und energetisch aufwändig gilt. Nur

rund ein Drittel der hinein gesteckten Energie wird später vom Wasserstoff wieder abgegeben. Allerdings fällt dies kaum ins Gewicht, wenn die Produktion durch überschüssigen Strom geschieht.

Probleme vor allem für mittelständische Betriebe

Die EEG-Novelle werde dazu führen, so der Siemens-Chef, dass in den Jahren 2021 und 2022 kein einziges Windrad mehr in der Nordsee installiert werde. Der Bau von Offshore-Windparks werde sich in diesen beiden Jahren in die Ostsee verlagern. Während Großkonzerne mit dem Aufschub von weiteren Vorhaben meist weniger Probleme hätten, seien die Auswirkungen für die mittelstän-



Michael Westhagemann,
Siemens-Nord-Chef



Jan Rispens,
EEHH-Geschäftsführer



Frank Horch,
Wirtschaftssenator Hamburg

dische Industrie dagegen bedenklich. „Wir wissen nicht, wie viele Betriebe die Flaute durchstehen können.“

EEHH-Geschäftsführer Jan Rispens betonte, dass sich das Cluster, das vor fünf Jahren gegründet wurde und rund 180 Mitgliedsfirmen zählt, in den nächsten fünf Jahren zusätzlich um eben diesen Bereich „Wandlung und Speicherung von Energie“ kümmern wolle. Der Bereich der Sektorenkoppelung sei enorm wichtig für die Umsetzung der Energiewende. Rispens verwies auf die Bedeutung der Windenergie für die Metropolregion Hamburg. Sie mache auch 70 Prozent des EEHH aus. Zwei Drittel aller Offshore-Windparks würden von der Hansestadt aus gemagt. Rund 25.000 Mitarbeiter seien in diesem Bereich hier beschäftigt. Damit sei Hamburg die „Windhauptstadt Europas“. Daran werde auch die Fusion der Siemens-Windsparte mit der spanischen Gamesa nichts ändern. „Durch die internationale Aufstellung Gamesas im Onsho-

re-Bereich ist das eher noch eine Stärkung“, sagte er, zumal, wie Westhagemann versicherte, der Offshore-Bereich weiter von Hamburg und Dänemark aus gesteuert werde.

Windstrom in Mexiko für unter fünf US-Cent produziert

Die Windenergie sei gerade im Ausland absolut konkurrenzfähig. Rispens nannte Mexiko als Beispiel. Dort werde Windstrom für unter fünf US-Cent produziert.

Das schaffe hierzulande nicht einmal das günstigste Kohlekraftwerk. Ein Offshore-Windpark in den Niederlanden liege auch schon bei 7,3 Cent für eine kW/h.

Insgesamt rechnet das EEHH mit einer weiteren Personalaufstockung im Bereich Erneuerbare Energien. Rund 100 Projekte der „Energiewende 4.0“ seien gerade erst am Beginn ihrer Umsetzung. Für sie werde ein erheblicher Personalbedarf bestehen, so Westhagemann.

Text: Matthias Soyka



An den Konverterplattformen wird der Windstrom umgewandelt

Unbürokratisches Leasen

Die Albis-Gruppe sichert Refinanzierung und startet an der Börse durch



Foto: SLH

Die Metro-Gruppe gehört zu den vielen Kooperationspartnern von Albis Leasing

Wer heutzutage als Unternehmer Geld braucht, hat es bei den Banken schwer. Spätestens seit Basel III sind die Geldinstitute angewiesen, Kreditwünsche genauestens zu prüfen. Für kleine Geldspritzen gibt es aber auch Leasing-Gesellschaften wie die Albis Leasing Gruppe, die unbürokratischer vorgehen. Die Hamburger Aktiengesellschaft ist eine von drei mittelständischen Firmen am Markt, die bereits Betriebsmittel ab 500 Euro zur Verfügung stellt. Und nach schwierigen Jahren ist sie seit 2015 wieder in der Erfolgspur. Erstmals seit zehn Jahren schüttet die AG eine Dividende von vier Cent aus.

Die positive Geschäftsentwicklung hat sich auch im Aktienkurs niedergeschlagen. Seit Jahresbeginn verdoppelte sich der Wert der Aktie. Derzeit rangiert der Kurs bei 2,34 Euro. Gegenüber dem 1. Januar 2015 hat er sich damit sogar verdreifacht. Grundlage hierfür waren geschickte An- und Verkäufe von Firmenteilen. So erwarb die Albis-Gruppe für nur 725.000 Euro die Edeka Leasing GmbH. „Ein Schnäppchen“, wie Finanzvorstand Bernd Dähling in Vertretung für den er-

krankten Vorstandsvorsitzenden Hans O. Mahn auf der Hauptversammlung sagte. Schließlich verfügte die Tochter des Lebensmittelgiganten über die gleiche Software wie Albis. Mit dem Zukauf sicherte sich die Gruppe ein Neugeschäft von bis zu 20 Millionen Euro. Gleichzeitig trennte sich Albis von der Leasingpartie für schwere Lkw. Sie habe nicht annähernd die Erwartungen erfüllt, so Dähling weiter. Sämtliche bis auf einen der 60 Mitarbeiter seien von dem neuen

Eigentümer übernommen worden. Dadurch verringert sich die Zahl der Angestellten im Unternehmen auf 109.

Finanzierungsanfragen in 20 Minuten entschieden

Der größte Coup sei aber laut Dähling die Gründung der eigenen Orange Finance S.A. in Luxemburg am Heiligabend. Damit ist die Refinanzierung der Albis HiTec-Leasing für bis zu 150 Millionen Euro gesichert. Da-

durch wird die Gesellschaft in die Lage versetzt, künftig Leasinganfragen innerhalb weniger Minuten zu entscheiden. Bisher vergingen wegen Anfragen bei externen Banken bis zu zwei Tage – ein deutlicher Nachteil gegenüber den Wettbewerbern. Nun allerdings sei Albis in der Lage, Anfragen von mittelständischen Unternehmen unbürokratisch sofort zu beantworten.

Die Maßnahme hat bereits erste Wirkung gezeigt. In der ersten Jahreshälfte 2016 schnellte das Neugeschäft um 70 Prozent auf 31,2 Millionen Euro hoch. Auch die Zahl der Kooperationspartner dehnte sich weiter aus. Zu bekannten Größen wie Metro, Würth, Jungheinrich oder Edeka kam auch Stihl hinzu.

Bereit gefächertes Portfolio soll weiter wachsen

Das Portfolio der Albis ist breit gefächert. Die Hälfte des Leasinggeschäfts, das in Summe 147 Millionen Euro (bei einer Bilanzsumme von 214 Millionen Euro, +92 Millionen Euro) beträgt, wird zu fast gleichen Teilen von den Bereichen Kassenautomaten, EDV und Großküchen gedeckt. Zwischen acht und 13 Prozent des Geschäfts verteilen sich jeweils auf die Bereiche Maschinen, Werkstatt, Kaffee-Automaten und Kopierer. Die Sicherheitstechnik schlägt mit sechs Prozent zu Buche.

Die Aktionärsvertreter zeigten sich auf der Hauptversammlung mit der Entwicklung sehr zufrieden. Immerhin kündigte Dähling an, dass der Überschuss nach 2,6 Millionen Euro in 2015 in diesem Jahr auf 3 bis 3,5 Millionen Euro und im nächsten Jahr auf 3,8 bis



Bernd Dähling,
Finanzvorstand

4,2 Millionen Euro steigen dürfte. Lediglich die übersteuerten Kosten für den Wirtschaftsprüfer waren den Aktionären ein Dorn im Auge. Sie schlugen zudem vor, künftig Teile der Dividende in Aktien auszuschütten, um den Streubesitz zu vergrößern. Dies würde den Aktienhandel erleichtern.

Der Aktionär Bernd Günther regte zudem an, dass die Albis künftig auch Hafenundernehmen mit in ihr Kunden-Portfolio auf-

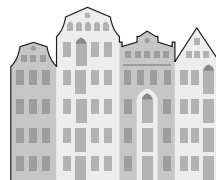


Hans O. Mahn
Vorstandsvorsitzender

nehmen solle. Schließlich hätten auch Umschlagunternehmen, Stauereien und Laschereien Finanzbedarf für Betriebsmittel.

Der Vorstand der Albis-Gruppe steht zum Jahresende vor grundlegenden Änderungen. Der Vorstandsvorsitzende und Hauptaktionär (30 Prozent) Mahn wird sein Amt abgeben. Seine Aufgaben werden leitende Mitarbeiter aus dem Unternehmen heraus übernehmen.

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

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Zulieferer vor schwierigem Jahr

Einbruch bei der Bestellung von Schiffsneubauten trifft deutsche Firmen aber nicht so hart



Foto: SLH

Alexander Nürnberg (l.) und Martin Johannsmann sehen den nächsten Jahren mit gemischten Gefühlen entgegen

Die deutschen Schiffbauzulieferer stehen vor einer schwierigen Zeit. Wie der Vorstandsvorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e.V. (VDMA), Alexander Nürnberg, sagte, ist für dieses Jahr ein Auftragsrückgang von zehn bis zwölf Prozent zu erwarten. Schon im vergangenen Jahr musste die Branche in Deutschland ein Auftragsminus von 7,5 Prozent hinnehmen, erwirtschaftete aber immer noch 11,7 Milliarden Umsatz.

Die düsteren Aussichten rühren von den massiven Einbrüchen im asiatischen Schiffbau her, der mit einem Anteil von rund 40 Prozent der wichtigste Auslandsmarkt neben Europa ist. Während weltweit im Jahr 2007 noch 4.851 Neubaufträge eingegangen waren, halbierte sich die Zahl 2015 auf 2.108. Ursprünglich war für dieses Jahr eine abermalige Halbierung auf 934 Schiffe erwartet worden, jedoch lag der tatsächliche Stand Ende Juni bei lediglich 225 Neubaufträgen.

Vor allem in China trete laut Nürnberg jetzt die lang erwartete Konsolidierung ein. Lediglich 70 der über 1.000 Werften seien von der dortigen Regierung als erhaltungswürdig eingestuft worden. Vermutlich dürften rund 300 übrig bleiben. Niedrige Preise hätten in

der Vergangenheit zu Überbestellungen geführt. Nun gebe es neben der Handelsschifffahrt wegen des Preisverfalls am Rohölmarkt auch im Offshorebereich Flaute.

Nur ein gutes Viertel der Branche betroffen

Natürlich werde sich dies mit einer zeitlichen Verzögerung auch in Deutschland auswirken. Allerdings nicht im gleichen Ausmaß, gab Nürnberg zu bedenken. Denn der Handelsschiffbau mache nur rund zwei Drittel des Gesamtumsatzes aus, 20 Prozent rührten vom Marineschiffbau und zwölf Prozent von der Meerestechnik her. Rein rechnerisch ist also nur ein gutes Viertel der Branche betroffen. Dies wird auch von dem Um-

stand gestützt, dass rund die Hälfte der Betriebe auf den Service und Ersatzteillieferungen spezialisiert sind, ein Viertel Komponenten für Kreuzfahrtschiffe und Fähren liefert. Dem entsprechend erwarten jeweils gut 40 Prozent der VDMA-Betriebe steigende bzw. sinkende Umsätze.

Inwieweit sich dies auf die Beschäftigungszahl von derzeit 67.000 auswirken werde, sei nicht abzusehen. Viele Auftragsspitzen früherer Jahre seien durch Leih- und Zeitarbeiter aufgefangen worden, erklärte VDMA-Vorstand Martin Johannsmann. Es sei jedoch zu erwarten, dass der Gesamtumsatz auf unter 10 Milliarden Euro sinken werde, was einem Minus von rund 20 Prozent entsprechen dürfte. Der Verlust könn-

te aber noch etwas geringer ausfallen, weil die deutschen Zulieferer verstärkt in der Betreuung der fahrenden Flotte und bei Umrüstungen aktiv seien. So habe sich seit 2005 beispielsweise bei Hatlapa die Auftragslage in der Ersatzteilproduktion mehr als verdreifacht.

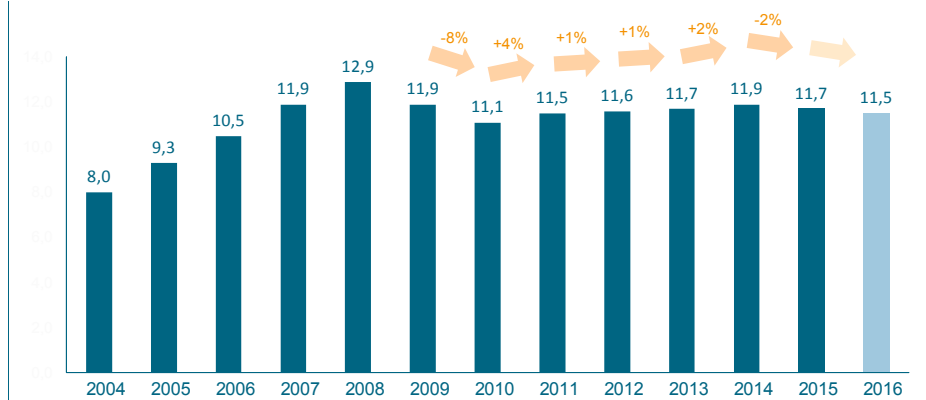
Der meiste Umsatz wird in Süddeutschland erzielt

Wer allerdings meint, die Einbrüche würden vor allem den Norden treffen, sieht sich getäuscht. Der meiste Umsatz (22 Prozent) der Schiffszulieferer wird in Bayern erzielt, gefolgt von Baden-Württemberg (19 Prozent). Erst dann folgen Hamburg (14 Prozent) und Schleswig-Holstein (13 Prozent) sowie Nordrhein-Westfalen und Mecklenburg-Vorpommern mit je acht Prozent.

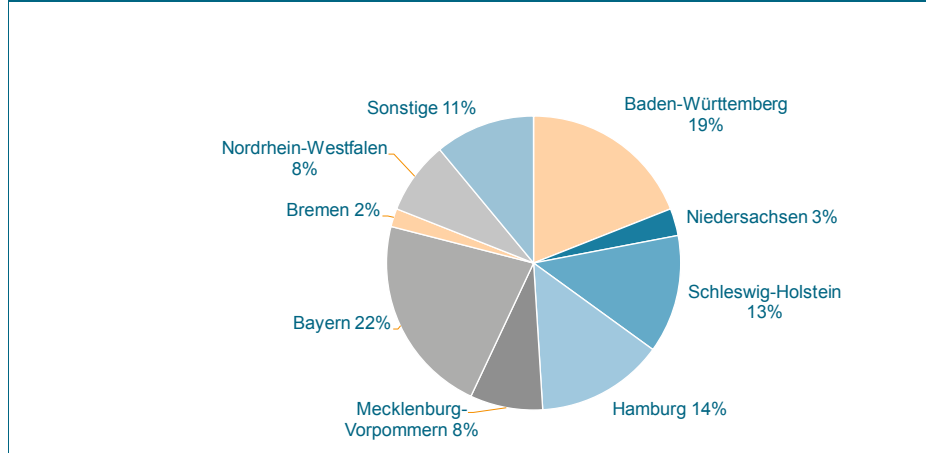
Insgesamt sieht Nürnberg die Branche aber auf einem guten Weg. Viele ausländische Investoren hätten sich in jüngster Zeit in deutsche Betriebe eingekauft, um deren Know-how und Märkte zu sichern. Zudem biete die Digitalisierung, die auch in der Schifffahrt Einzug hält, faszinierende Möglichkeiten. So werde im nächsten Jahr in Norwegen eine erste unbemannte Fähre in Betrieb genommen, die autonom im Pendelverkehr eingesetzt werden solle. In den kommenden Jahren seien deshalb „ganz neue Formen des Zusammenspiels zwischen Betreibern, Werften und Zulieferern zu erwarten“. Intelligent zusammengesetzte Firmengruppen oder Kooperationen ermöglichten die Produktion, den Betrieb und das Instandhalten von passgenauen Systemen. Dies sei laut Nürnberg ein entscheidender Wettbewerbsvorteil deutscher Betriebe.

Text: Matthias Soyka

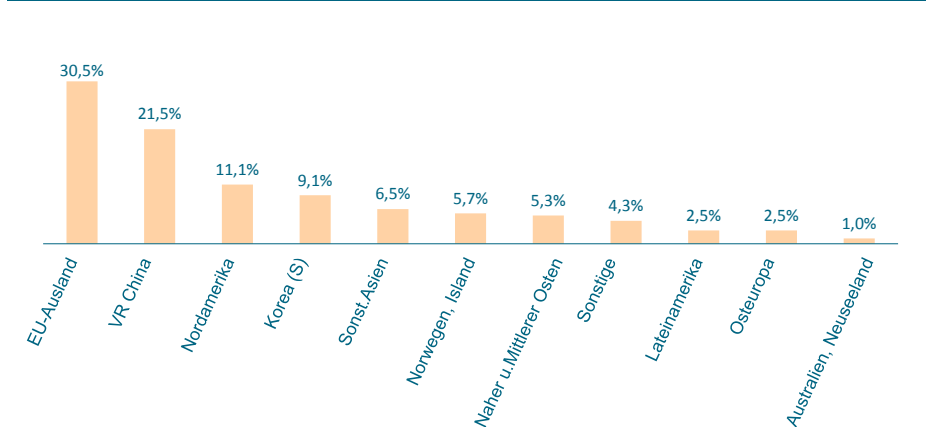
Umsatzentwicklung in Mrd. Euro



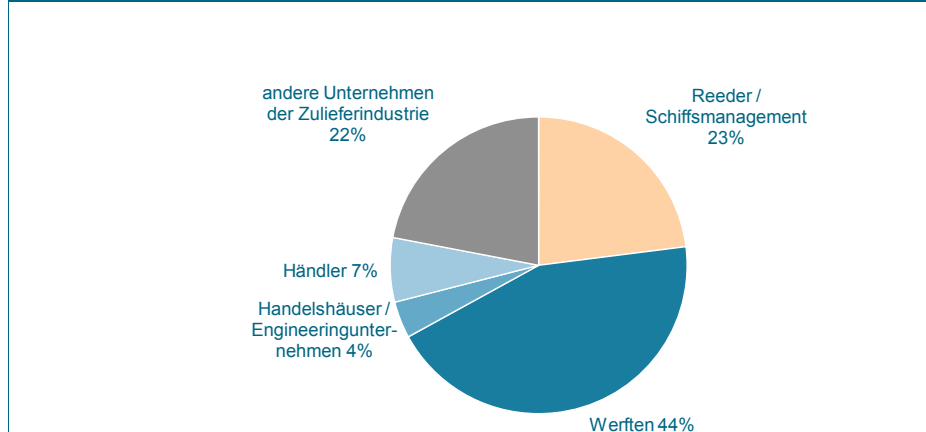
Umsatz nach Bundesländern 2015



Auftragseingang 2015 aus dem Ausland nach Regionen



Auftraggeber der maritimen Zulieferindustrie nach Auftragseingang 2015



Quelle: VDMA 2016

Hightech an Bord

Die SMM zeigt die rasante Entwicklung im Schiffbau



Vier Tage lang wird Hamburg wieder das Zentrum der maritimen Welt sein

Am 6. September ist es wieder soweit: Die weltgrößte Messe für Schiffbau- und Meerestechnik, SMM, öffnet für vier Tage ihre Tore im Hamburger Messezentrum. Auf 90.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche werden über 2.100 Aussteller vertreten sein. Es kommen jedoch nicht nur Schiffbauer, sondern auch Servicebetreiber und wichtige Akteure aus allen Bereichen der Wertschöpfungskette. Zudem werden über 50.000 Besucher erwartet.

Die Messe umfasst die Bereiche Schiffbau/Werftindustrie, Schiffseinrichtung und -ausrüstung, Kraftmaschinen/Antriebssysteme, Hilfssysteme der Antriebsanlagen, Schiffsbetriebsanlagen, Ladungsumschlagssysteme, Elektrotechnik/Elektronik, Meerestechnik, Häfen und Hafentechnik, Maritime Dienstleistungen, Marine-einsatzsysteme, Schiffsmakler und Befrachter, Reedereien sowie Medien. Dazu wird es auf der SMM eine Reihe von Zusatzveranstaltungen geben. Dabei wird erstmals auch eine Digitalkonferenz abgehalten: Der Maritime Future Summit wird sich bereits am 5. September, dem Vortag der Eröffnung, mit der unbemannten Schifffahrt und intelligenten Bord-

systemen beschäftigen. Schifffahrt 4.0, Cyberships, Low-Crew und No-Crew-Lonzepte sind nur einige der Schlagwörter, die diskutiert

werden. „Visionäre Ideen bringen die Menschheit weiter – das gilt auch für die maritime Wirtschaft. Mit dem ‚Maritime Future Sum-



Am Bureau Veritas-Stand dürfte viel über LNG diskutiert werden

mit' geben wir den Akteuren auf der SMM Raum, das bisher Undenkbare zu denken“, sagt Bernd Aufderheide, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hamburg Messe und Congress GmbH. Unter der Moderation von Prof. Dr. Ing. Volker Bertram von der World Maritime University werden dabei hochkarätige Experten in zwei Panels die Themenschwerpunkte „Schiffe bauen für die Zukunft“ und „Digitalisierung und Automatisierung“ diskutieren. Der CEO von DNV GL Maritime, Knut Ørbeck-Nilsen, wird in seiner Keynote über Mega-Trends sprechen, die die maritime Zukunft gestalten.

Mehr Wirtschaftlichkeit durch weniger Emissionen

Am 6. September stehen zudem auf dem Umweltkongress der SMM, dem gmec – global maritime environmental congress, ebenso alternative Antriebssysteme, digitale Transportsteuerung und verfeinerte Messelektronik im Mittelpunkt. Renommierte Experten diskutieren, wie mit weniger Emissionen die Wirtschaftlichkeit in der Schifffahrt gesteigert werden kann.

Effizienz steigern, Ressourcen schonen. Der Druck auf die Branche ist immens. Auf der einen Seite zwingt der starke Konkurrenzkampf die Schifffahrtsunternehmen, ihre Dienstleistungen zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten – höhere Effizienz und geringerer Treibstoffverbrauch sind hier die Schlüsselfaktoren. Auf der anderen Seite erfordern immer schärfere internationale Standards Investitionen in Umwelttechnologien. Die International Maritime Organization (IMO) ist der weltweit maßgebliche Treiber

beim maritimen Umweltschutz. Federführend ist hier das „Marine Environment Protection Committee“, dessen Chairman Arsenio A. Dominguez Keynote-Speaker auf dem gmec ist. Und auch die Kunden erwarten von den Unternehmen den Nachweis nachhaltigen Wirtschaftens. „Green Propulsion“ ist deshalb ein Schwerpunkt der SMM. Die Redner des Umweltkongresses beschäftigen sich mit den drei Schwerpunkten „Harmful Air Emissions“, „Big Data“ und „Alternative Energy“. Neben Arsenio A. Dominguez von der IMO werden auch Dr. Martin Stopford von Clarkson Research, Tom Boardley von Lloyd's Register und Oskar Levander von Rolls Royce Marine auf dem Kongress sprechen. Wie sich Emissionen in die Luft signifikant verringern lassen, darüber kann David Dingle, CEO der Reederei Carnival UK, aus praktischer Erfahrung berichten.

Schließlich findet am 7. September auch die MS&D, die internationale Konferenz für maritime Sicherheit und Verteidigung, im Rahmen der SMM statt. Im Kern geht es um die Aufgaben von Marinen und Küstenwachen, die im-



Neue Konsolen von FURUNO

mer anspruchsvoller werden. Sie sichern den Frieden, bekämpfen Piraterie und Drogenschmuggel und geleiten Handelsschiffe sicher an ihr Ziel. Das Aufgabenfeld von Marine und Küstenwache hat sich stark gewandelt. Hochrangige Experten werden deshalb unter dem Titel „Naval Technology For Naval Operations“ Chancen und Risiken der aktuellen Entwicklungen diskutieren.

Text: Matthias Soyka



Motorenantriebe aller Art bietet MAN Turbo & Diesel an

Doppeltaufe bei Hamburg Linesmen

Die Festmacher haben zwei neue Boote in Dienst gestellt



Fotos: SLH

Die „Bullfrog“ vor der Zentrale der Hamburg Linesmen, die wegen ihrer Kuppelform „Moschee“ genannt wird

Die Hamburg Linesmen (HLM) sind zurück in der Erfolgsspur. Knapp drei Jahre nach ihrer Gründung haben die Mannen um die Geschäftsführer Hans Oestmann und Jan Stein die Talsohle des vergangenen Jahres überwunden, als ihnen die stark sinkenden Feederverkehre wie dem gesamten Hamburger Hafen zu schaffen machten. Nun startet HLM neu durch und hat sogar zwei neue Boote in Dienst gestellt: Die „Bullfrog“ und die „Buzzin Hornet“ wurden zeitgleich angeschafft und getauft. Während die „Bullfrog“ ein reines, grundüberholtes altes Festmacherboot ist, handelt es sich bei der „Buzzin Hornet“ um ein Speedboot.

Dieses Alu-Boot verfügt über einen 300-PS-Jetantrieb und soll über 35 Knoten schnell sein. „Wir brauchen dieses Boot vor allem für tief im Hafen liegende Becken und um rasch reagieren zu können, falls mal ein Notfall eintritt“, erläutert Stein. „Etwa, wenn sich irgendwo im Hafen ein Schiff losreißt.“ Auf dem Wasserweg können auch die Terminals von der Zentrale unterhalb der Köhlbrandbrücke schneller als auf der Straße erreicht werden. Anlass für das materielle Aufrüsten war der Gewinn einiger neuer Großkunden: K-Line, German Tanker, Arcelor Mittal oder W. Tietjen.

Neben den beiden zusätzlichen Booten will HLM im kommenden Jahr zwei weitere Mooring Cars

anschaffen, also jene Pickups, die eine Winde auf ihrer Ladefläche mit sich führen, um die Schiffstau an Land zu ziehen. Damit würde sich der Fuhrpark auf sieben Mooringcars und sechs Pkws erhöhen. Auch beim Personal hat HLM aufgestockt. Vier neue Mit-

arbeiter sind hinzugekommen, so dass der die Belegschaft auf 35 Mann angewachsen ist. Neu im Team ist ein Werkstattleiter, der die gewachsene schwimmende und fahrende Flotte in der hauseigenen Bootshalle betreut.

„Wir sind jetzt in einem schwie-



Flott drauf: Die „Buzzin Hornet“ schafft über 60 Stundenkilometer

rigen Markt gut positioniert“, meint Stein. „Da wir schlank aufgestellt sind, können wir unseren Kunden günstige Angebote machen und flexibel reagieren.“ Unter anderem wird HLM in diesem Jahr alle ISO-Zertifizierungen erhalten und will zum Vorzeigebetrieb der Berufsgenossenschaft aufsteigen.

Crew Logistik Service bringt Seeleute zu ihren Schiffen

HLM ist aber noch einen Schritt weiter gegangen und hat in Stade eine Niederlassung gegründet. Der Crew Logistik Service bietet Reedern eine Betreuung der Besatzung an. „Wir holen Seeleute vom Flughafen und bringen sie zu ihren Schiffen, kümmern uns um ihre Visa oder fahren sie zum Arzt“, sagt Stein. All das kulminiere um das Bestreben,



Jan Stein,
Geschäftsführer HLM

dem Kunden den besten Service zum besten Preis zu bieten. Auch beim leidigen Thema IT haben die HLM eine Lösung gefunden.

Während viele andere Firmen im Hamburger Hafen darüber klagen, dass sie an keine High-Speed-Internetleitung angeschlossen sind, hat HLM auf LTE-Funk umgestellt. IT-Experte Stein berichtet, dass damit das Unternehmen ausreichend versorgt und vom Telekomnetz unabhängig sei. Spätestens als vor einigen Wochen ein Bagger in der Nachbarschaft den Kabelanschluss kappte und man für zwei Wochen ohne jegliche Kabelverbindung da saß, sei die Notwendigkeit klar geworden, sich autark zu versorgen. Und da sich die Datenmengen, die täglich geladen werden, in Grenzen halten, sei die Funkanbindung im Notfall ausreichend. Mittlerweile habe man auch eine automatische Umschaltung eingerichtet, falls das Netz wieder ausfallen sollte.

Text: Matthias Soyka

„EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER HÄFEN UND LOGISTIK PROVIDER“

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
 Elbehafen, 25541 Brunsbüttel
 Telefon: +49 (0) 4852 884-0
 Fax: +49 (0) 4852 884-26
 E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

www.schrammgroup.de

Gang zur Küche ist nicht versichert

Selbst Arbeiten im Home-Office haben ihre Tücken



Fotos: SLH

Wer von Zuhause aus arbeitet, sollte sich gegen Unfälle in den eigenen vier Wänden selbst versichern

Immer mehr Arbeitnehmer arbeiten ganz oder teilweise von zu Hause aus. Oft ist die Tätigkeit am heimatischen Arbeitsplatz vom Arbeitgeber gewollt, da er dadurch keinen voll eingerichteten Arbeitsplatz im eigenen Unternehmen mehr vorhalten muss, was Kosten spart. In nicht wenigen Fällen steht den Mitarbeitern nicht einmal mehr ein fester Arbeitsplatz im Unternehmen zur Verfügung. So bequem es erscheint, nur wenige Meter zum Arbeitsplatz im eigenen Heim zurücklegen zu müssen, sind damit jedoch auch einige unerwünschte Nachteile verbunden, wie das nachfolgende Beispiel zeigt.

Eine Frau, die von zu Hause aus gearbeitet hat, stürzte auf dem Weg in die Küche. Die Unfallkasse wollte den Schaden nicht übernehmen. Muss sie auch nicht, entschied jetzt das Bundessozialgericht (BSG) in Kassel (Urteil vom 5.7.2016, AZ. B 2 U 5/15 R). Wasser holen sei eine typisch eigenwirtschaftliche Tätigkeit. Für Beschäftigte in einem Home Office bestehe daher kein Unfallversicherungsschutz, sofern sie sich zum Zweck der Nahrungsaufnahme innerhalb ihrer Wohnung bewegen.

Die Klägerin arbeitete aufgrund einer Dienstvereinbarung mit ihrem Arbeitgeber in einem geson-

derten Raum im Dachgeschoss ihrer Wohnung an einem Telearbeitsplatz. Sie verließ den Arbeitsraum, um sich in der Küche, die einen Stock tiefer lag, Wasser zu holen. Dabei rutschte sie auf der in das Erdgeschoss führenden Treppe aus und verletzte sich.

Instanzen mit unterschiedlichen Urteilen

Die beklagte Unfallkasse hat das Vorliegen eines Arbeitsunfalls verneint, das Sozialgericht (SG) hat die Klage abgewiesen. Das Landessozialgericht hatte die Unfallkasse hingegen verurteilt, den

Vorfall als Arbeitsunfall anzuerkennen.

Das BSG hat nun das erstinstanzliche Urteil wieder hergestellt und entschieden, dass kein Arbeitsunfall vorlag. Die Frau habe sich zum Unfallzeitpunkt nicht auf einem Betriebsweg befunden. Sie sei auf dem Weg von der Arbeitsstätte zur Küche und damit in den persönlichen Lebensbereich ausgerutscht. Diesen Weg habe sie nicht zurückgelegt, um ihre versicherte Beschäftigung auszuüben, sondern um Wasser zum Trinken zu holen. Damit sei sie einer typischen eigenwirtschaftlichen, nicht versicherten Tätigkeit nachge-

gangen, entschieden die Kasseler Richter.

Anders als Beschäftigte in Betriebsstätten außerhalb der eigenen Wohnung unterliege die Frau dabei keinen betrieblichen Vorgaben oder Zwängen. Zwar führe die arbeitsrechtliche Vereinbarung von Arbeit in einem Home Office zu einer Verlagerung von dem Unternehmen dienenden Verrichtungen in den häuslichen Bereich. Eine betrieblichen Interessen dienende Arbeit „zu Hause“ nehme einer Wohnung aber nicht den Charakter der privaten, nicht versicherten Lebenssphäre. Die der privaten Wohnung innewohnenden Risiken habe auch nicht der Arbeitgeber, sondern der Versicherte selbst zu verantworten. Den Trägern der gesetzlichen Unfallversicherung sei es außerhalb der Betriebsstätten der ihnen angehörigen Arbeitgeber kaum

möglich, präventive gefahrenreduzierende Maßnahmen zu ergreifen. Daher sei es sachgerecht, das vom häuslichen und damit persönlichen Lebensbereich ausgehende Unfallrisiko den Versicherten und nicht der gesetzlichen Unfallversicherung, die die Unternehmerhaftung ablösen soll, zuzurechnen.

Man muss für die Sicherheit am Arbeitsplatz selbst sorgen

Die Wirkung dieses Grundsatzurteils für Heimarbeiter sollte nicht unterschätzt werden. Wer sein Home Office nutzt, auch wenn das vom Arbeitgeber gewollt ist, muss für die Sicherheit am Arbeitsplatz selber sorgen. Und damit ist nicht nur der eigentliche Arbeitsplatz gemeint, sondern auch der Teil der privaten Wohnung, der während der Arbeit aufgesucht werden. Versi-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

cherungsschutz bei Unfällen erlangt man nur, wenn man privat vorsorgt. Die Versicherungswirtschaft wird sich über das Urteil freuen.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



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_cha@de.bureauveritas.com

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



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence

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

Butterweiches Grillfleisch

Das griechische Restaurant „Aretea“ ist ein Geheimtipp in Hamburg-Hummelsbüttel



Fotos: SLH



Nicht abschrecken lassen: Schmuckloses Äußeres

Innen ist es aber sehr gemütlich

Mit dem griechischen Essen ist das so eine Sache. Für die einen ist es zu einseitig (zu viel Fleisch), für die anderen zu deftig (zu viel Knoblauch und Zwiebeln). Und wieder andere sind oft enttäuscht, weil das Grillgut allzu trocken daherkommt. Hier bildet das Restaurant „Aretea“ in Hamburg-Hummelsbüttel eine löbliche Ausnahme. Denn das Fleisch, das hier gereicht wird, ist butterweich. Selbst einfaches Schwein zergeht auf der Zunge.

Das Geheimnis liegt in der Marinade, verrät uns der Küchenchef. Am Vortag wird das Fleisch in einer Marinade aus Olivenöl, Zitronensaft, Salz, Pfeffer und frischen Majoran eingelegt. Auf dem Grasgrill kann man dann hinterher kaum noch etwas verkehrt machen, außer dass es zu lange auf dem Rost liegt. Doch das passiert im „Aretea“ kaum. Kein Wunder, dass es hier abends krachend voll ist, denn die Preise sind moderat. Die üblichen Grillteller mit unterschiedlichen Kombinationen aus Giros, Hacksteak, Schweinehacken, Lammfilets, Schweine-, Rump- und

Putensteaks kosten zwischen 10,50 und 16,50 Euro. Dazu kann man wahlweise Pommes frites, Reis oder griechische Kartoffeln ordern, wozu wir unbedingt raten. Dahinter verbergen sich in Brühe gebackene Kartoffeln.

Selbst Pizzen und Pasta sind lecker

Da es vorneweg noch einen kleinen Salateller und selbst gebackenes Brot gibt, sollte



Grillteller am Mittag

man nach dem normalen Tellergericht mehr als satt sein. Und für alle, die sich trotz allem nicht für das griechische Essen erwärmen können, sei hier angemerkt, dass man im „Aretea“ auch einige der besten Pizzen der Stadt sowie günstige Pastagerichte bekommt, die sich hinter keinem Italiener verstecken müssen.

Wer also in den Norden Hamburgs kommt, sollte sich einmal nach Hummelsbüttel begeben und nicht von dem etwas schmucklosen Äußeren der Lokalität abschrecken lassen, die in einem Flachbau neben einem großen

Penny-Markt angesiedelt ist. Da es auch einen günstigen Mittagstisch für sechs bis zu 8,50 Euro gibt, ist man hier ebenfalls tagsüber bestens aufgehoben. Abends freilich sollte man lieber einen Tisch bestellen, sofern das Wetter das Draußensitzen auf der Terrasse nicht gestattet.

Text: Nils Knüppel

Aretea
Hummelsbütteler Weg 60
22339 Hamburg
Tel: 040/53 88 242

Öffnungszeiten:
Mo, Mi. - Sa. 12-15 Uhr
und 17 - 23 Uhr
So. 12 - 23 Uhr
Dienstag Ruhetag

Wieder einer gegen alle

Gerard Butler rettet erneut den US-Präsidenten in „London Has Fallen“



Fotos: Universum Film



Zusammen auf der Flucht



Fieser Drahtzieher

Banning räumt auf: „Selber Schuld, wenn ihr nur 100 Mann geschickt habt!“

Im Jahr 2013 war es wieder einmal so weit: Zwei Filme mit der gleichen Idee buhlten um die Gunst des Publikums: Roland Emmerich ließ in „White House Down“ den Amtssitz des Präsidenten unter Beschuss nehmen, während in Antoine Fuquas „Olympus Has Fallen“ Gerard Butler im Weißen Haus gegen koreanische Terroristen antreten musste. Der zweite Film wurde vom Publikum deutlich besser aufgenommen, obwohl mit einem sichtbar kleineren Budget ausgestattet. Nun geht der rabiate Spaß in die zweite Runde. Und wie bei Fortsetzungen üblich, ist alles eine Nummer größer...

Der britische Premierminister ist überraschend verstorben. Zum Staatsbegräbnis machen sich alle wichtigen Führer der Welt nach London auf, darunter auch US-Präsident Asher (Aaron Eckhart) mit seinem Stab. Diese Ansammlung von Würdenträgern machen sich Terroristen zunutze, indem sie generalstabsmäßig alle gewählten Volksvertreter simultan ermorden und gleichzeitig die wichtigsten Wahrzeichen Londons in Schutt und Asche legen. Nur einen haben sie verfehlt: dem beherzten Eingreifen des Secret-Service-Agenten Mike

Banning (Butler) ist es zu verdanken, dass der Präsident knapp überlebt. Doch die Flucht der beiden aus London gestaltet sich schwieriger als erwartet...

Der zweite Teil ist deutlich dynamischer als der Originalfilm, der auf einen Handlungsort beschränkt war. Banning und der Präsident müssen zu Fuß quer durch die leergefegte Londoner Innenstadt und Unterwelt, immer neue Verkehrswege und -mittel nutzend. Dass der Film in erster Linie in Bulgarien entstand, sieht man ihm nicht an, auch wenn nicht alle Tricks wirklich

überzeugen. Macht aber nichts, denn das Zusammenspiel von Butler und Eckhart macht den wesentlichen Reiz des Reißers aus. Das Drehbuch ist zugegebenermaßen nicht wirklich originell, denn es variiert die bereits bekannten Versatzstücke des Genrekinos nur unwesentlich. Dafür kracht und rumst es ordentlich, und wer sich für eine zünftige Schießerei, ordentliche Faustkampf-Action und markige Einzeiler begeistern kann, ist hier richtig. Regisseur Babak Najafi kam erst kurz vor Drehbeginn an Bord, machte aber das Beste aus der Herausfor-

derung. Besonders gegen Ende gelingt es ihm, neue Akzente zu setzen, wenn er lange Schusswechsel in nur einer Einstellung ohne sichtbaren Schnitt zeigt und gerade dadurch die Spannung der Situation gekonnt einfängt.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab sofort im Handel

Niedersachsen Ports GmbH & Co.KG:



Volker Weiß (Foto oben) ist neuer Leiter der Niederlassung Emden. Er löst Berend Snippe ab, der nach elf Jahren in dieser Position in den Ruhestand gegangen ist. Weiß ist studierter Bauingenieur und arbeitet zunächst bei einem Wilhelmshavener



Deichbauunternehmen, ehe er 2002 zur JadeWeserPort Entwicklungsgesellschaft wechselte, wo er u.a. Projektleiter für den Bau des JadeWeserPorts war. Der 45-Jährige wird beim Seehafen Emden für den Hafenbetrieb, das Liegenschaftswesen, den Hafenaufbau, die

Hafenplanung und die Projektsteuerung zuständig sein.

Kerry Logistics Network Limited:



Stefan Drust ist neuer Niederlassungsleiter für das Hamburger Büro von Asiens führendem Logistikdienstleister. Der

55-Jährige hat seine neue Position zum 1. Juli angetreten. Drust ist für den Vertrieb in Norddeutschland zuständig. Zugleich verantwortet er den Aufbau und die Strukturierung des Procurements im Bereich Ocean Freight in Deutschland und in der Schweiz. Der Speditionskaufmann war zuvor u.a. bei Kühne + Nagel, Maersk, Hellmann Worldwide Logistics und Ceva Logistics tätig.

GRIMALDI Germany GmbH:

Dirk Peters wurde mit Wirkung zum 1. Juli als weiterer Geschäftsführer bestellt. Er leitet die Geschäfte zukünftig gemeinsam mit Hans-Jürgen Sell. Peters ist seit 1. Oktober 2001 im Unternehmen tätig und übernahm Anfang 2003 die Leitung der Südamerika-Abteilung. Am 1. Mai 2007 erhielt er Prokura und wurde zum Commercial Director ernannt.

Bauindustrieverband Hamburg Schleswig-H.:

Dipl.-Ing. Olaf Demuth von der Ed. Züblin AG ist neuer Vorstandsvorsitzender des Vereins. Er tritt die Nachfolge von Dr.-Ing. Friedrich W. Oeser an, der nach 16-jähriger Tätigkeit das Amt aufgegeben hat.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehre 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 79
E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

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

Fotos:

Peter Glaubitt

Druck:

Lehmann Offsetdruck GmbH Philip Becker

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. September 2016



39 Prozent mehr Windkraftkomponenten

Brunsbüttel – Der Elbehafen verzeichnete im ersten Halbjahr 2016 weiterhin steigende Umschlagzahlen im Bereich der Windkraftenergie. Mehr als 930 Komponenten und Container für die Windkraftbranche wurden umgeschlagen und zwischengelagert. Dies entspricht einem Zuwachs von 39 Prozent gegenüber dem ersten Halbjahr des Vorjahres. Um dem steigenden logistischen Bedarf der Windenergiebranche gerecht zu werden, hat Brunsbüttel Ports in den vergangenen Jahren in den Ausbau als Umschlag- und Lagerstandort für Stückgüter investiert. Durch die Ertüchtigung des mittleren Liegeplatzes im Elbehafen ist der Universalliegeplatz nun unter anderem für den Stück- und Schwergutumschlag gerüstet. Im Juni 2015 wurde außerdem eine über 7.300 Quadratmeter große neue Lagerfläche für Schwerlasten eröffnet.

Hafen Spelle massiv ausgebaut



Spelle – Nach vierjähriger Bauzeit wurde die Erweiterung des Hafens Spelle-Venhaus abgeschlossen. Damit geht die größte Investition (21,5 Millionen Euro) in der Geschichte der Samtgemeinde Spelle zu Ende. Es wurde eine 720 Meter lan-

ge Kaianlage geschaffen, die für vier Großmotorgüterschiffe oder fünf Europaschiffe ausgelegt ist. Hieran angrenzend befindet sich eine 35.000 Quadratmeter große Umschlagfläche. Mit der Anbindung des Hafengeländes an das Schienennetz wurde ein neues Kapitel in der Geschichte des in den 1970er Jahren entstandenen Hafens aufgeschlagen: Er ist nun trimodal angebunden. Von den neu entstandenen 16,5 Hektar Gewerbeflächen wurden bereits 8,5 Hektar vermarktet. Der Umschlag soll sich bis 2020 von jetzt 600.000 Tonnen auf 1,2 Millionen Tonnen verdoppeln.

Beladene Container wieder an der Spitze

Dortmund – 1.338.000 Tonnen wurden im ersten Halbjahr im Dortmunder Hafen umgeschlagen. Zwar sank der Umschlag im Vergleich zum 1. Halbjahr 2015 um 100.000 Tonnen. Dennoch sind die Betreiber zufrieden, denn der Umschlag lag dennoch um 18 Prozent höher als geplant. Denn die Krise in der Stahlindustrie wirkte sich nicht so gravierend aus. Die beladenen Container stehen wie letztes Jahr an der Spitze der Gütergruppen. Insgesamt wurden 417.000 Tonnen in beladenen Containern im Dortmunder Hafen von Januar bis einschließlich Juni 2016 umgeschlagen – das sind 12 Prozent oder 56.100 Tonnen weniger als im ersten Halbjahr 2015. Zuwächse verzeichneten Mineralöle mit 15 Prozent bzw. 38.100 Tonnen, Importkohle mit sechs Prozent bzw. 3.200 Tonnen und Baustoffe mit fünf Prozent bzw. 11.900 Tonnen.

Röhlig mit starkem Jahresabschluss

Bremen – Der internationale Logistikdienstleister Röhlig konnte im vergangenen Jahr seine Umsatzerlöse um 7,5 Prozent auf 595 Millionen Euro ausbauen. Der Rohertrag stieg um 13,5 Prozent auf 125 Millionen Euro. Wichtige Wachstumsmotoren waren gute Geschäftsentwicklungen in Asien mit 26 Prozent und in Amerika mit 28 Prozent mehr Rohertrag. Das operative Ergebnis Ebit stieg um 27 Prozent auf 9,2 Millionen Euro.

Antwerpen auf dem Weg zu einem neuen Rekord

Antwerpen – Der zweitgrößte Hafen der Nordrange nimmt Anlauf zu einem weiteren Rekordjahr. In Antwerpen erhöhte sich im ersten Halbjahr 2016 der Güterumschlag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,6 Prozent auf 108 Millionen Tonnen. Das Containervolumen legte dabei um 4,4 Prozent zu. Die Flüssigtonnage erzielte sogar ein Plus von 8,4 Prozent und bekräftigte so ihre Rolle als bedeutender Wachstumsträger für den belgischen Hafen. Die Container-Tonnage wuchs im ersten Halbjahr um 3,9 Prozent auf 59.762.977 Tonnen. Dies entspricht einem Umschlagvolumen von 5.047.468 TEU und einem Anstieg um 4,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Das Ro/Ro-Volumen sank im ersten Halbjahr um 3,7 Prozent auf 2.347.444 Tonnen. Gleichzeitig erhöhte sich aber die Zahl der im Hafen umgeschlagenen Fahrzeuge um 1,3 Prozent auf 620.332.



Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

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 86-10

Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel

Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de

Internet: www.guehh.de