

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

Navigations- und Kommunikationsausrüstung • Beratung • Projektierung • Installation • Training • weltweiter Service

Die Nummer 1 in Schleswig-Holstein

Brunsbüttel lässt Lübecker Hafen als größter Arbeitgeber hinter sich



Foto: SCHRAMM group



DU WILLST DEN
JOB, DER PERFEKT
ZU DIR PASST?
www.birdiematch.de

BIRDIEMATCH
FINDE DEINEN TRAUMJOB

Links hinten am Elbehafen könnte das LNG-Importterminal entstehen

Den Verantwortlichen von Brunsbüttel Ports scheint derzeit alles zu gelingen. Erst wurde die Stadt an der Mündung des Nord-Ostseekanals Anlaufpunkt für ein Container-Shuttle, dann erwarben sie drei Häfen in Schweden. Nun entschied sich auch der niederländische Konzern Gasunie, ein LNG-Importterminal am Elbehafen zu errichten.

Nicht zuletzt deshalb kam nun auch eine Studie zu dem Schluss, dass die drei Brunsbütteler Häfen mehr Beschäftigte generieren als die Lübecker Hafengesellschaft, obwohl diese einen wesentlich

höheren Umschlag verzeichnet. Das liege vor allem an der angrenzenden Industrie, so die Autoren der Studie, die zuvor auch die Hansestadt bewertet hatten. Das größte Industriegebiet Schleswig-Hol-

steins Sorge für eine deutlich höhere Wertschöpfung und garantiere Umschlag – der Hauptgrund, warum auch Gasunie Brunsbüttel für sein 450-Millionen-Invest auswählte. Seite 6

Poker

Das Hamburger EUROGATE-Terminal ist der Verlierer bei den neuen Reeder-Allianzen. S.4

Baufrust

Wegen des Neubaus des Hafencity Cruise Centers ist die LNG-Barge arbeitslos. S.8

Offensive

Die Spedition GÜHH hat mit neuem Marketing weitere Kunden gewonnen. S.14

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

**LADOGA
EXPRESS**



1 312141 556148



Liebe Leserinnen und Leser,

in diesen Tagen nehmen die neuen Reeder-Allianzen im Fernost-Verkehr ihre Fahrten auf. Wer dabei am Ende der große Nutznießer sein könnte, wird sich zeigen. Zumindest vorübergehend hat das Hamburger EUROGATE-Terminal das Nachsehen. Eine Delle, die der Konzern verkräften kann, denn er ist entlang der Nordsee breit aufgestellt.

Optimismus macht sich in der Branche breit, wie auch die Maritime Konferenz gezeigt hat. Wir dürfen nur nicht den Fehler machen, und die Chancen, die sich uns gerade bieten, durch zu langwierige Genehmigungs- oder Planungsverfahren verspielen.

Die LNG-Barge ist hier ein negatives Beispiel. Während andere europäische Häfen sich die Finger nach der alternativen Stromversorgung lecken, bekommt sie in Hamburg einen Knüppel nach dem anderen zwischen die Beine geworfen. Das mag verstehen, wer will.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10



12

Neubau für Fraunhofer CML 3
 Reeder-Poker bei EUROGATE 4
 Brunsbüttel gibt Gas 6
 LNG-Barge arbeitslos 8
 Optimismus auf der NMK 10
 Die Mär vom Kreuzfahrtboom 12

Wirtschaft



14

GÜHH mit neuem Kunden 14
 VTG verdoppelt Gewinn 16

Recht & Geld

Neues Baurecht verabschiedet 18

Essen



20

Cento Lire 20

DVD



21

Star Wars Rogue one 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Fraunhofer plant Neubau

Im Harburger Binnenhafen sollen für das CML zwei eigene Komplexe entstehen

Das Hamburger Fraunhofer Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen (CML) ist dick im Geschäft. Sieben Jahre nach der Gründung und der Ansiedlung an der TU Hamburg sind die 31 Mitarbeiter-Stellen voll ausgelastet und das Institut platzt räumlich aus allen Nähten. Deshalb wird das CML eine eigene Niederlassung im Harburger Binnenhafen erhalten. Prof. Carlos Jahn konkretisierte im Hamburger Hafen-Klub die Pläne. Dabei wird die Hälfte der 20 Millionen Euro Baukosten von der EU übernommen, den Rest teilen sich die Hansestadt und Fraunhofer.

Baubeginn für das erste Gebäude dürfte aber erst 2019 sein, so dass mit der Fertigstellung 2021 zu rechnen ist. Ein zweites Funktionsgebäude dürfte später folgen. Genaue Pläne hierfür gibt es aber noch nicht. Mit dem Standort Harburger Binnenhafen bleibt das CML in unmittelbarer Nähe der TU, hat aber durch den Zugang zum Wasser nun auch die Möglichkeit, Versuchsmodelle direkt in dem geschützten Hafengebiet zu testen.

Derzeit arbeitet das CML an einer Vielzahl von Projekten. Sie stammen aus den Bereichen Hafen- und Terminalentwicklung, Schiffs- und Flottenmanagement sowie Seeverkehr und Nautik.

Die Aufträge kommen meist aus der Wirtschaft, die die Projekte zu 70 Prozent auch finanziert. Der meist diskutierte Bereich ist sicherlich das autonome Fahren von Schiffen. Jahn erklärte hierzu, dass es auf offener See eine Reihe denkbarer Situationen geben werde, in denen der Computer ähnlich wie bei einem Flugzeug die Steuerung übernehmen könne. Die Besatzung habe dann Zeit, sich um andere Dinge zu kümmern.

Mittel- bis langfristig dürfte sich deshalb die Zahl der Besatzungsmitglieder an Bord verringern. Hierzu hat CML auch ein Schiffsflottenmanagementsystem entwickelt, das eine genaue Per-

sonaleinsatzplanung ermöglicht. Bisher seien laut Jahn die Arbeitszeiten nur geschätzt worden.

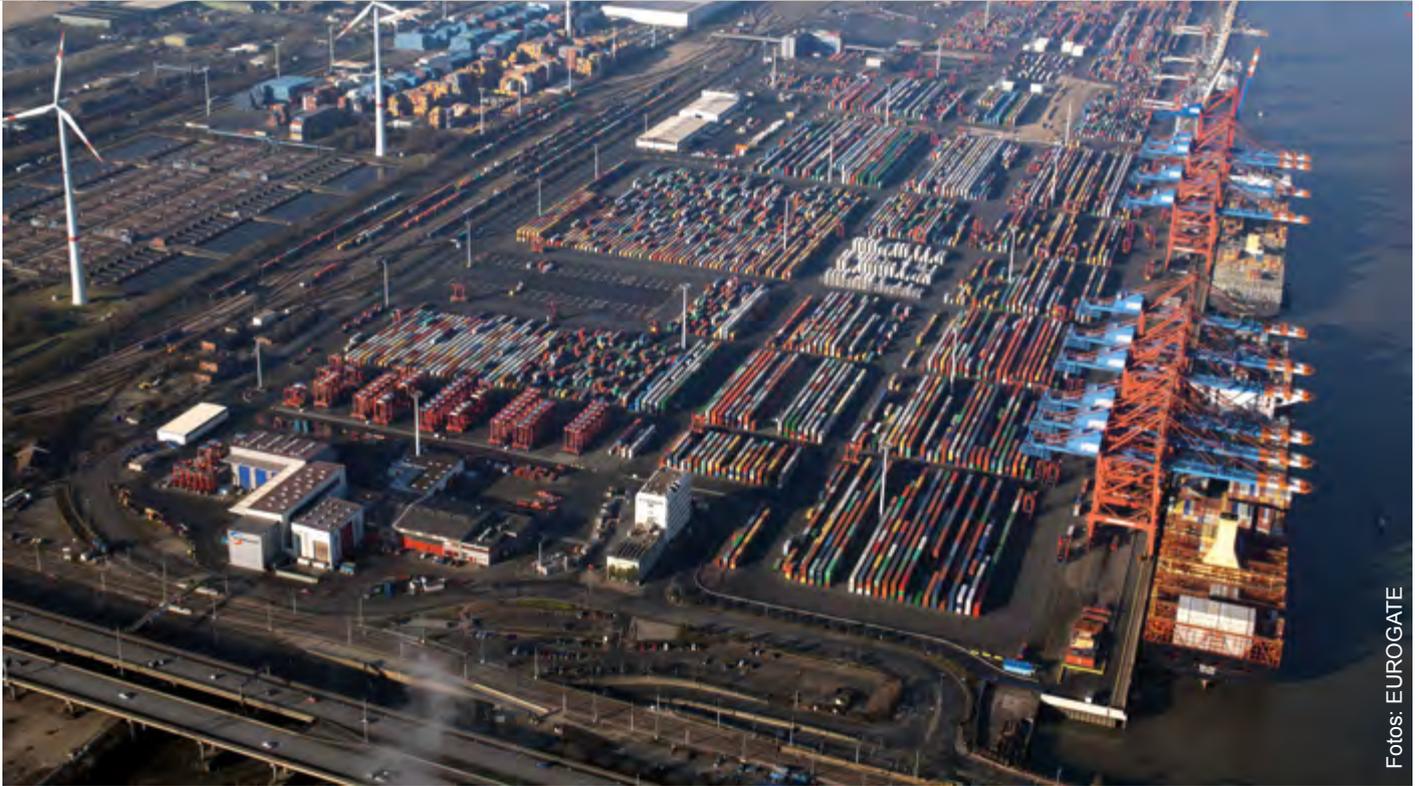
Im Bereich der Verkehrssicherheit ist das CML im kommenden Jahr an einem großen EU-Projekt beteiligt, in dem im Internet elf Zentren und drei Brückenhersteller die Fahrt von 300 Seeschiffen rund um das europäische Mittelmeer und den Atlantik simulieren werden. Ziel sei es zu testen, inwieweit gefährliche Nahsituationen und somit die Gefahr von Havarien verringert werden könnten. Hilfreich ist hier ein elektronischer Ausguck – ein Kamerasystem, das vom CML ebenfalls getestet wurde.

Text: Matthias Soyka



EUROGATE verliert im Reeder-Poker

Umschlag am Hamburger Terminal bricht um ein Viertel ein



Fotos: EUROGATE

Das Hamburger Terminal wird derzeit nur noch von einem großen Fernost-Dienst angelaufen

Lange Zeit trotzte das EUROGATE Terminal der negativen Entwicklung im Hamburger Hafen. Bis im September letzten Jahres die koreanische Reederei Hanjin pleite ging – einer der größten Kunden der Bremer Gesellschaft. Nach einem starken ersten Halbjahr rutschten die Umschlagzahlen zum Jahresende noch leicht ins Minus. Nun wird das Hamburger Terminal von den Umstrukturierungen am Reedereimarkt voll getroffen und hat zwei weitere Großkunden verloren. Die Folge war ein Einbruch um 23,5 Prozent im ersten Quartal auf 475.000 TEU.

Denn UASC ist nach der Fusion mit Hapag Lloyd zum Konkurrenten HHLA abgewandert. Das Terminal Altenwerder gehört zu einem Viertel Hapag Lloyd. Gleiches gilt für China Shipping, das mit der anderen chinesischen Staatsreederei Cosco zusammengelegt wurde. Es wird also ein schwieriges Jahr für EUROGATE in Hamburg, wo im vergangenen Jahr noch 2,265 Millionen TEU umgeschlagen wurden. Allerdings, so gibt Mit-Geschäftsführer Thomas Eckelmann zu bedenken, könnten in der zweiten Jahreshälfte

te auch Kunden von der HHLA zu EUROGATE abwandern. Hamburg Süd etwa, die mit Maersk fusionieren wird – ein Stammkunde der Bremer. Oder Hyundai Merchant, eine der wenigen kleineren noch am Markt befindlichen Reedereien. Somit könnte sich die Situation zum Jahresende wieder etwas entspannen.

Acht von 20 Reedereien vom Markt verschwunden

Von 20 mittleren und großen Reedereien seien in den letzten Jahren

acht verschwunden, so Eckelmann. Dem entsprechend signifikant hätten sich auch die für Hamburg so wichtigen Fernostdienste verändert. Gab es im Jahr 2004 noch drei Allianzen und acht Einzelreeder, die Richtung Asien führen, waren es 2012 noch zwei Allianzen und sieben Einzelreeder. Im vergangenen Jahr gab es noch vier Allianzen und keinen Einzelreeder mehr. Nun also sind es nur noch drei Allianzen, die im Mai ihren Dienst aufnehmen: 2m (Maersk, MSC, HMM), die EUROGATE Hamburg anlaufen, OCEAN Alli-

ance (Cosco, CMA CGM, OOCL, Evergreen) und THE Alliance (Hapag-Lloyd, YANG MING, 3 J's = K-Line, MOL, NYK), die beide HHLA-Kunden sind.

Doch die EUROAGTE-Gruppe ist breit aufgestellt. Im zyprischen Limassol ging Anfang diesen Jahres der zwölfte Hafen der Gruppe ans Netz. „Wenn es in einem Hafen nicht so gut läuft, kompensieren wir das immer durch andere Häfen“, ergänzte Eckelmann. So werde es auch diesmal sein. Denn Gewinner im Reederei-Poker könnten die anderen beiden deutschen Containerhäfen sein. Bremerhaven wird von allen drei Allianzen angelaufen, Wilhelmshaven von zwei der drei. Am JadeWeserPort werden künftig acht statt bisher zwei Reedereien abgefertigt. Ob allerdings bis Ende kommenden Jahres schon die 1 Million-TEU-Marke geknackt wird, nachdem es 2016 gerade einmal 480.000 TEU waren, bleibt fraglich. Die Kapazität von derzeit acht Containerbrücken will EUROGATE noch nicht erhöhen. Eine Containerbrücke muss im Schnitt 120.000 TEU im Jahr umschlagen, um wirtschaftlich zu arbeiten, heißt es aus dem Konzern.

Jedoch investiert EUROGATE sehr wohl am Standort. An einem 200-Meter-Liegeplatz mit zwei Containerbrücken soll ein automatisches Straddle-Carrier-System erprobt werden. Die Hälfte der 16 Millionen Euro Invest gab es vom Bund. Ein Jahr lang soll mit vier automatischen Fahrzeugen der Be- und Entladebetrieb getestet werden. Ziel ist es, das System nach erfolgreichem Test auf andere Terminals mit Fahrzeugen anderer Hersteller zu übertragen.

Im vergangenen Jahr erwirtschaftete die Gruppe knapp 1



Foto: SLH

Finanzvorstand Marcel Egger, Thomas Eckelmann, Michael Blach (.v.l.)

Milliarde Euro, ein Plus von 2,2 Prozent. Das EBIT stieg sogar um 11,6 Prozent auf knapp über 100 Millionen Euro. Während der Umschlag in den deutschen Häfen in Summe unverändert blieb, legte vor allem Italien um 4,6 Prozent zu, was die Einbrüche in Marokko (Umstrukturierung), Portugal (Streiks) und Russland (Embargo) mehr als wettmachte. Der Gesamtumschlag stieg um 0,4 Prozent auf 14,6 Millionen TEU. Derzeit bewirbt sich EUROGATE im iranischen Hafen Bandar Abbas um den 49-prozentigen Anteil am Betrieb eines der

beiden Terminals. Dort könnten bis zu 3 Millionen TEU umgeschlagen werden.

Trotz des Einbruchs in Hamburg will die Gruppe aber an der Westerweiterung fest halten. Michael Blach, neuer Vorsitzender der Gruppengeschäftsführung, sagte, sie sei weiterhin von großem Interesse für den Konzern. Mittel- bis langfristig würden sich die Wachstumszahlen wieder ändern. „Der Waltershofer Hafen ist das Sahnestück in Hamburg“, ergänzte Eckelmann. Seit 20 Jahren warte man auf den Ausbau.

Text: Matthias Soyka



Nach schwachem Beginn (-39,2 Prozent) könnte Wilhelmshaven aufholen

Brunsbüttel gibt Gas

Gasunies Bau eines nationalen LNG-Importterminals am Elbehafen gibt neuen Schub



Foto: SCHRAMM group

Der Hafen Ostermoor ist einer der beiden Kanalhäfen, von denen rund 5.900 Arbeitsplätze abhängen

Lange hatte Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel darum gekämpft. Am Ende war die Entscheidung für Gasunie jedoch eindeutig: Brunsbüttel wird der Standort für Deutschlands LNG-Importterminal. Auf einer Fläche von 40 Hektar wollen die Niederländer zunächst 450 Millionen Euro investieren. Unter anderen hatte sich auch Wilhelmshaven als Standort Hoffnung gemacht. In der engeren Wahl sei allerdings nur noch Stade gewesen, weil es dort in unmittelbarer Nähe einige Werke gebe, die als Abnehmer des Gases in Frage gekommen wären, hieß es aus Unternehmenskreisen. Doch schließlich war die Entscheidung klar.

Von einer „wunderbaren Nachricht für den Standort Deutschland“ sprach der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer. Das Bundeswirtschaftsministerium werde noch bis zur Bundestagswahl einheitliche Genehmigungsregeln für LNG vorlegen, so dass der Bau problemlos ablaufen könne. Er verteidigte auf der Maritimen Konferenz noch einmal die Haltung der Bundesregierung, nicht selbst bei dem Aufbau aktiv geworden zu sein. „Das sollte Sache der Industrie bleiben. Und das hat ja auch so funktioniert.“ Gleichwohl gebe es noch Möglichkeiten, Teile der Anlage beispielsweise mit Gel-

dern aus dem Bundesforschungsministerium zu fördern.

2.000 Beschäftigte mehr
als in Lübeck

Wie viel das LNG-Importterminal dem Standort Brunsbüttel bringen könnte, hat Schnabel nun auch schwarz auf weiß. Die Lübecker Unternehmensberatung c=pl hat die Brunsbütteler Häfen (Elbehafen, Ölhafen, Ostermoor) und die von ihnen abhängigen Betriebe erfasst und ihnen direkte, indirekte und induzierte Beschäftigte zugeordnet. Zu den direkten Beschäftigten zählen die Hafentarbeiter, etwa 60 bis 80 Prozent der Beschäftigten im ChemCoastPark

und öffentliche Bedienstete, etwa in der Wasser- und Schifffahrtsdirektion. Indirekt Beschäftigte sind beispielsweise Logistikunternehmen, die die Waren aus und in die Häfen transportieren. Zu den induzierten Beschäftigten zählen branchenferne Berufe wie etwa Bäcker, Fleischer, Köche, Tankwarte etc., die die anderen Beschäftigungsgruppen versorgen.

So kommen fast 12.600 Beschäftigte (davon knapp die Hälfte in der Stadt selbst) durch die Brunsbütteler Häfen zusammen, 2.000 mehr als in Lübeck, obwohl Brunsbüttel nur 12 Millionen Tonnen umgeschlagen hat, 9 Millionen weniger als Lübeck. Die Häfen dort seien jedoch reine

Transithäfen, so Jobst Schlennstedt, Autor der Studie.

Die Mitarbeiterzahl in Brunsbüttel setzt sich aus rund 7.100 direkt, 3.000 indirekt und 2.500 induziert Beschäftigten zusammen. Sie erwirtschaften einen Nettoumsatz von 5,8 Milliarden Euro (der Löwenanteil in der Raffinerie Heide) und eine Bruttowertschöpfung (Umsatz minus Vorleistungen) von 870 Millionen Euro.

Das LNG-Importterminal werde laut c=pl Brunsbüttel zu ganz neuen Entwicklungspotenzialen verhelfen. Es sei zu erwarten, dass sich auf den noch 400 Hektar Freiflächen im ChemCoastPark vor allem Energieunternehmen ansiedeln werden. Zudem sei eine deutliche Mengensteigerung des Schienentransports zu erwarten. Beim Ausbau der eingleisigen Schienenanbindung nach Itzehoe rangiert Brunsbüttel allerdings



Jobst Schlennstedt (l.) und Frank Schnabel mit der Studie

nur im „Prüfungsbedarf des Bundesverkehrswegeplans“. Bis Ende dieses Jahres ist diese Nachprüfung abgeschlossen. Sollte Brunsbüttel bis dahin nicht in den Plan aufgenommen werden, wird es bis 2030 erst einmal nichts mit der Zweigleisigkeit und der Elektri-

fizierung. Schnabel betonte, dass der Bund Wilhelmshaven für ein Vielfaches an Investitionen an das moderne Bahnnetz anschließen. Die neue Studie soll nun helfen, auch in Berlin wahr genommen zu werden.

Text: Matthias Soyka



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

1. Führung der Spedition Hermann H. Heik GmbH & Co. KG, gegründet 1873.
2. AXEL HEIK Logistikkimmobilien, Verkauf und Vermietung von Logistikkimmobilien.
3. Freiflächenvermietung bei den Elbbrücken.

Gerne berate ich Sie bei Ihren Fragen und freue mich über Ihren Anruf.

Ihr direkter Ansprechpartner

Herr Axel Heik

Mobilnummer: +49 172 40 333 11

Telefonnummer: +49 40 789 16-211

E-Mail: heik@heik.de

Website: www.heik.de



LNG-Barge im Sommer arbeitslos

Wegen des Neubaus des HafenCity Cruise Centers bekommt kein Kreuzfahrtschiff Strom



Fotos: SLH

Die „Hummel“ liegt im Rugenberger Hafen und speist seit April Energie ins Netz der HHLA und der Fernwärme

Seit zwei Jahren gilt die LNG Power Barge als eines der Vorzeigeprojekte im Hamburger Hafen, stellt sie doch eine günstige Alternative zur Stromversorgung von Schiffen dar. Vor allem bei Kreuzfahrtschiffen sollten sie in den Sommermonaten eingesetzt werden. Doch so recht kam der Betrieb nicht in Schwung. Zum einen, weil bislang nur die „Aida Sol“ für eine externe Stromversorgung ausgerüstet war. Zum anderen, weil in Altona eine extrem aufwändige Landstromanlage den Einsatz kannibalisierte. Nun ein weiterer Schlag für den Betreiber, der Becker Marine Systems-Tochter HYBRID Port Energy: In diesem Sommer wird die „Hummel“ komplett arbeitslos sein, weil das HafenCity Cruise Center neu gebaut wird. Hier war der feste Andockpunkt der Barge.

Erst Anfang April erhielt die Barge die Zulassung für ihren Winterdienst, in dem die über 16 Millionen Euro teure Flüssiggas-Anlage im Dauerbetrieb Strom für den Burchardkai und Fernwärme für das Hamburger Heiznetz einspeisen darf. Bis dahin war die Barge insgesamt lediglich 20 Tage pro Jahr in Betrieb. Nun liegt sie im Rugenberger Hafen. Max Kommorowski, Geschäftsführer HYBRID Port Energy, hofft, dass Becker Marine Systems eine Sondergenehmigung für den Sommer erhält, wenigstens den Strom ins HHLA-Netz abgeben zu dürfen.



Max Kommorowski mit Kupplung

Doch das ist mehr als unsicher. Schließlich macht die HHLA ihre Energiepläne langfristig. Ansonsten wäre die Barge komplett arbeitslos. Das wäre wirtschaftlich eine ziemliche Katastrophe.

Jede Menge unsinniger
Behördenaufgaben

Zumal Becker Marine Systems aufgrund immer noch fehlender einheitlicher Genehmigungsverfahren schon im Vorwege bei der Erstzulassung einen bürokratischen Hürdenlauf mit einer Flut unsinniger Auflagen überstehen

musste. So muss beispielsweise immer ein Schlepper mit laufendem bereit stehen, wenn die 70 Meter lange Barge einem Kreuzfahrtschiff Strom spendet, aus Sorge, die Barge könnte Feuer fangen und müsste aufs offene Elbwasser geschleppt werden. Dass LNG in der Verbrennung eher wie Heizöl funktioniert, hatte sich bis in die Behörden noch nicht so recht herum gesprochen. Auch ein Hydrant musste extra auf Kosten des Betreibers an der Abgabestelle installiert werden. Irgendein Spezialist schien zu befürchten, dass das Elbwasser bei Ebbe nicht zum Löschen reichen könnte...

Weitere Schwesterbargen im Ausland möglich

„Dennoch sind wir von der Zukunft des Barge-Modells überzeugt“, sagt Kommorowski. Die fünf Generatoren an Bord, die wahlweise 50 oder 60-Hertz-Strom erzeugen können, stellten mit ihren vielen Filteranlagen wohl das sauberste Gaskraftwerk der Welt dar. Allerdings werde es eine zweite Barge wie die „Hummel“ nicht mehr in dieser Form geben, da das Bundeswirtschaftsministerium mit der Änderung des EEG-Gesetzes neue Fakten geschaffen habe. In Deutschland dürfte eine zweite Barge wohl nicht zum Einsatz kommen. Das liegt daran, dass die Kreuzfahrtsaison in den

Nordhäfen nicht durchgehend ist, ein wirtschaftlicher Betrieb nur aber bei einer Mindestbetriebsdauer von 180 Tagen gewährleistet sei. Dazu müsste die Barge wie in Hamburg Energie ins allgemeine Netz einspeisen, am besten mit Fernwärme, wodurch die Abwärme auch gleich genutzt wird. Jedoch verfügen weder Kiel noch Rostock über ein geeignetes Fernwärmenetz.

Da seien laut Kommorowski

für die saubere Stromversorgung. Man sei dort bereits in sehr konkreten Gesprächen. Die Schwester-Barge würde wohl auch deutlich billiger werden, da das Abwärmesystem wegfällt. Zudem wäre es denkbar, dass die Barge zwei Kreuzfahrtschiffe gleichzeitig mit Strom versorgt. Die Hafengebiete prüfen gerade, ob sie derartige Voraussetzungen schaffen können.

In Hamburg muss die „Hummel“



Betriebsleiter Frank Simon vor den Überwachungsmonitoren

ausländische Häfen wie Rotterdam oder Barcelona wesentlich interessanter, zumal im Mittelmeer das ganze Jahr über Kreuzfahrtsaison sei. In der spanischen Hafenstadt etwa legen jährlich über 800 Kreuzfahrtschiffe an, mehr als viermal so viel wie in Hamburg. Davon seien immerhin 350 potenzielle Kandidaten

mel“ das Jahr jetzt erst einmal im Rugenberger Hafen verbringen. Ob mit oder ohne Beschäftigung wird sich zeigen. Jedenfalls haben die Stadt und der Bund auch beträchtliche Zuschüsse in das Projekt gesteckt. Wenn sie weiter ungenutzt verpuffen, wäre das jammerschade.

Text: Matthias Soyka



So sollte es im Sommer eigentlich aussehen: Links das Kreuzfahrtschiff, rechts liefert die „Hummel“ Energie

Viel Optimismus auf der NMK

Nationale Maritime Konferenz verabschiedet Agenda zur Digitalisierung und Energiewende



Enak Ferlemann, Olaf Scholz, Uwe Beckmeyer, Brigitte Zypries, Alexander Dobrindt, Frank Horch und Kitack Lim (IMO)

Die Zeiten haben sich geändert. 17 Jahre nachdem die Nationale Maritime Konferenz zum ersten Mal zusammen kam, war nun das zehnte Treffen in Hamburg nicht mehr von stundenlangen inhaltlichen Auseinandersetzungen gekennzeichnet. Die hatte es schon über Monate vorher in Workshops gegeben. Nun wurden Ergebnisse präsentiert. Die Vertreter aller großer Wirtschaftsgruppen unterzeichneten eine zehn Punkte umfassende Erklärung zur digitalen Wirtschaft und präsentierten eine Initiative für eine maritime Energiewende. Und das ein oder andere Gastgeschenk aus Berlin gab es für die Hansestadt obendrauf.

Zur Digitalisierung, die auch Kernthema der Konferenz war, wurden folgende Ziele formuliert:

- Ausbau der digitalen Infrastruktur (Glasfaserkabel und Mobilfunkstandard 5G),
- Digitalisierung der Lieferketten (in der Zulieferindustrie, der verladenden Wirtschaft und im internationalen Seeverkehr),
- Gezielte Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation (Leuchtturmprojekte etwa in der Sicherheitstechnologie und bei autonomen Systemen),
- Einführung internationaler Industriestandards (wie eNavigation),
- Positionierung deutschen Knowhows auf Auslandsmärkten (digitale Hubs im Ausland),
- Stärkung der IT-Sicherheit (gegen Cyber-Angriffe),
- Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen (innerhalb der Plattform Industrie 4.0),
- Stärkung der digitalen Kompetenz (durch Qualifizierung der Mitarbeiter),
- Weiterentwicklung des E-Governments (Nachrüstung der Verwaltung mit IT),
- Ausbau der Vernetzung der Akteure untereinander

(Schiffbau- und Meerestechnik mit Maschinen- und Anlagenbau, Reederei und Hafengewirtschaft, Logistik, Kommunikations- und Umwelttechnologien zusammenführen).

Zur maritimen Energiewende stellte die Konferenz eine gemeinsame Initiative vor. Demnach sollen die Ziele der UN-Klimaschutzkonferenz von Paris auch durch neue maritime Technologien erreicht werden. Dazu zählt die „intelligente Koppelung des Energie-, Verkehrs- und Industriesektors“. CO₂-arme Kraftstoffe und innovative Antriebe wie hocheffiziente Dieselmotoren und Hybridaggregate zählen ebenso dazu wie intelligente Transport- und Umschlagsysteme. In diesem Zusammenhang will der Bund vor allem den Einsatz alternativer Kraftstoffe und Antriebe fördern. Insbesondere sollen auch strombasierte



Die Kanzlerin sah viel Potenzial

und synthetische Kraftstoffe erforscht werden. Dann erreichte Ziele müssten anschließend zu internationalen Standards gestaltet werden.

Für den Gastgeber hatte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) so manches Gastpräsent im Gepäck. So erhält Hamburg vom Bund 7,5 Millionen Euro Fördergelder zum Aufbau des Programms für innovative Hafentechnologien IHATEC. Zudem soll die Hansestadt Sitz des Deutschen Maritimen Zentrums werden, das eine Schnittstelle zwischen Häfen, Verwaltung und Industrie werden und die oben formulierten Ziele zur Digitalisierung mit umsetzen soll. Hierfür stehen zunächst 9 Millionen Euro bereit. Zudem regte der Minister an,

den Hamburger Hafen zu einem digitalen Testfeld aufzubauen als eine Art „Showroom für die internationale Wirtschaft“.

Kanzlerin sieht Lage der Werften deutlich verbessert

Nach soviel Positivem wurde der Auftritt der Bundeskanzlerin zum Heimspiel. Sie sagte vor allem mit Blick auf die USA, dass es gerade für die maritime Wirtschaft wichtig sei, Handelsbarrieren zu beseitigen und mehr Wettbewerb zu ermöglichen. Zumal sie erwarte, dass der Seeverkehr aufgrund des weiter wachsenden Welthandels auch wieder steigen werde. Dabei wünschte sie sich angesichts der Hilfen, die der Bund im vergangenen Jahr den Reedern gewährt habe, dass diese auch wieder mehr

Schiffe unter deutscher Flagge fahren lassen sollten. Sie rief alle Akteure auf, sich an der Digitalisierung zu beteiligen. Diese werde neue Geschäftsmodelle ermöglichen, die zu weiteren Einsparpotenzialen führen könnten. Die Lage bei den Werften habe sich nach schwierigen Jahren deutlich verbessert, da diese sich auf den Spezialschiffbau konzentriert hätten, der nun wieder gefragt sei. Hinter China hätten im vergangenen Jahr deutsche Werften die zweitmeisten Auftragseingänge verzeichnet. Merkels Dank galt dem Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Staatssekretär Uwe Beckmeyer (SPD), der nach der Bundestagswahl aus seinem Amt ausscheiden wird, da er nicht wieder kandidiert.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Kompetenz & Weitblick.

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

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

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung

Die Mär vom Kreuzfahrtboom

Beim 6. EBC Cruise Talk verwirrten Politiker mit abstrusen Aussagen

Im Hamburger Hafen sind in den vergangenen Jahren nur wenige Zahlen positiv gewesen. Einzig im Kreuzfahrtbereich gab es kräftige Zuwächse. 2016 kamen 171 Schiffe in der Hansestadt mit 710.000 Gästen an. Fast reflexartig feiern dem entsprechend die verantwortlichen Politiker und Funktionäre diese Entwicklung als Boom. So war es auch beim 6. Cruise Talk der Hochschule European Business College (EBC) in Hamburg, bei dem erstmals auch die hafenpolitischen Sprecher der Bürgerschaftsfraktionen eingeladen waren.

Vor allem Joachim Seeler (SPD) frohlockte, dass der Kreuzfahrtbereich nach seinen 30 Anläufen in 2001 in den vergangenen Jahren aus seinem Nischendasein herausgekommen sei und in diesem Jahr bis zu 800.000 Passagiere erwartet werden. Prof. Norbert Aust, Vorsitzender des Tourismusverbands Hamburg, ergänzte, dass die Kreuzfahrtbranche auch ein wichtiger Arbeitgeber sei. Allein bei der Be- und Entladung eines Aida-Schiffes würden 120 Arbeitskräfte benötigt. Das sei doch sehr beachtlich. Und am Bau eines Kreuzfahrtschiffes auf der Papenburger Meyer Werft seien 52 Hamburger Unternehmen mit beteiligt. Da im Tourismus in Hamburg über 100.000 Menschen beschäftigt seien, erziele der Tourismus in Hamburg mit die höchste Wertschöpfung.

Manches mag davon stimmen, jedoch wurde das Bild gewaltig verzerrt. Im vergangenen Jahr liefen rund 9.500 Seeschiffe den Hamburger Hafen an. Der Anteil der Kreuzfahrtschiffe liegt damit unter zwei Prozent. Ähnlich ist es bei den Arbeitsplätzen und der Wertschöpfung. Nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes beträgt die Zahl der durch den Hamburger Hafen abhängig Beschäftigten 260.000, die Wertschöpfung 21 Milliarden Euro. Rechnet man die von Aust angeführten 120 Mitarbeiter dagegen pro Schiff auf ein Jahr hoch, sind durch



Joachim Seeler,
Hafenpolitischer Sprecher SPD

die Schiffsanläufe beim Umschlag 96 Personen im Jahr beschäftigt. Die letzte Studie, die zu diesem Thema exaktere Angabe machte, stammt vom Planco-Institut 2012. Danach betrug der Anteil der durch die Kreuzschiffahrt Beschäftigten gerade einmal zwei Prozent. Und die Wertschöpfung, die durch die Kreuzschiffahrt erzielt wurde, war mit 303 Millionen Euro beziffert und lag somit bei 1,7 Prozent des gesamten Hamburger Hafens. Wenn das keine Nische ist...

Kieler Hafen rechnet nur mit 50 Millionen Euro Wertschöpfung

Und noch ein Vergleich: Der Kieler Hafen, der 2016 immerhin 485.000 Kreuzfahrfgäste hatte, rechnet mit einer Bruttowert-



Prof. Norbert Aust,
Vorsitzender Tourismusverband

schöpfung aus diesem Bereich von gerade einmal 8 Millionen Euro. Selbst wenn man die 2,1 Millionen Fährgäste hinzuzähle, seinen es nur 50 Millionen Euro. Kiels Hafenchef Dirk Claus bezifferte das Verhältnis des Ertrags eines Handelsschiffes gegenüber einem Kreuzfahrtschiff auf 5:1.

Seeler wurde indes nicht müde, die Bemühungen des Hamburger Senats positiv darzustellen. Beim Thema Nachhaltigkeit habe die Stadt eine dreigleisige Strategie verfolgt. Am HafenCity-Terminal könnten Schiffe durch die LNG-Barge während der Liegezeit sauberen Strom erhalten, in Altona gebe es eine ultra-moderne Landstromanlage, in Steinwerder könnten Schiffe aus einem Lastzug mit LNG versorgt werden.

Dass es mit der „Aida Sol“ bislang aber nur ein Schiff gab, dass die Voraussetzungen für diese Bunkerung erfüllte und sich die drei Bunkerungsmöglichkeiten somit gegenseitig kannibalisieren, verschwieg Seeler tunlichst. Auch, dass das HafenCity Cruise Center wegen seines Neubaus in diesem Jahr ganz ausfällt (siehe Seite 8).

FDP kritisiert fehlendes Konzept des Senats

Dass die Barge bislang kaum genutzt wurde, im vergangenen Jahr hatte sie insgesamt 20 Einsatztage, kritisierte Michael Kruse von der FDP. Es bestehe hier eine Nutzungskonkurrenz. Ebenso bei der Flächenvergabe, die zuletzt eindeutig zu Gunsten der Kreuzfahrt erfolgt sei. Die

klassische Hafenwirtschaft habe Angst, hier hinten runter zu fallen. Bestes Beispiel sei Steinwerder gewesen. Das dortige neue Kreuzfahrtterminal habe die Erweiterungsflächen für den konventionellen Umschlag stark minimiert. Hier fehle es dem Senat seit Jahren an einem klaren Konzept. Die Stadt brauche dringend einen Hafenentwicklungsplan.

Da mussten selbst Aust und Seeler zugeben, dass Steinwerder keine glückliche Lösung sei. Seeler meinte, das Terminal sei von Anfang an als Übergangslösung gedacht, Aust sagte, man müsse wie in anderen Häfen einen kostenlosen Shuttleservice auf dem Wasser zum nördlichen Elbufer schaffen. Ralf Niedmers von der CDU wunderte sich, dass das Terminal nicht einmal an das

städtische Busnetz angeschlossen sei, angeblich weil dies gegen EU-Wettbewerbsrecht verstoße.

Dass die Passagiertransfers aber gerade eine Einnahmequelle der Reedereien seien, gab Kreuzfahrtexperte Alexander Holst zu bedenken. Der ehemalige EBC-Absolvent sagte, wegen der Stadtnähe der Terminals HafenCity und Altona sei Hamburg bei den Reedereien nicht besonders beliebt. Zudem sei die Revierfahrt extrem teuer. Für eine Tour würden rund 100.000 Euro an Lotsengebühren und Liegegeldern fällig. Die gut sechsstündige Passage bereite zudem Schwierigkeiten bei der Routenplanung. Nach dem Besuch Hamburgs müsse sofort ein ganzer Tag auf See konzipiert werden.

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



- Hafenschifffahrt
- Ewerföhrerei
- Binnenschifffahrt
- Agentur/Klarierung
- Warenkontrollen
- Agrarspedition
- Containerspedition
- Börde Container Feeder



Walter Lauk Containerspedition GmbH
Walter Lauk Ewerföhrerei GmbH
Walter Lauk Containerspedition GmbH

Ellerholzdamm 22
Am Hansehafen 14
Willy-Brandt-Platz 1

D-20457 Hamburg
D-39126 Magdeburg
D-28215 Bremen

Tel: +49 (0)40 31 78 28 0
Tel: +49 (0)391 50 53 0
Tel: +49 (0)421 69 64 320

GÜHH mit Marketing-Offensive

Ein neuer Großkunde aus Dänemark wurde bereits akquiriert



Fotos: SLH

Ingo Kock und sein Sohn Harder Michael leiten nun gemeinsam die Geschicke des Unternehmens

Bei der Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH (GÜHH) hat man doppelt Grund zum Feiern. Und das liegt nicht daran, dass die Hamburger Spedition in diesen Tagen 55 Jahre alt geworden ist, sondern an einer Marketing-Offensive, die mit der Akquisition eines Großkunden begann, und dem Einstieg des einen Sohnes des Geschäftsinhabers Ingo Kock, Harder Michael Kock, als Prokurist in die Firma. Damit ist eine kontinuierliche Fortführung der Geschäfte für die nächsten Jahrzehnte gesichert. Zudem erweitert GÜHH mit dem neuen Kunden seine Nord-Süd-Destinationen.

Bislang verkehrten die 25 Lkw hauptsächlich zwischen Stuttgart und der Hansestadt sowie zwischen Nordhessen bzw. NRW und Hamburg. Von hier aus werden die Waren auf die Metropolregion verteilt. Nun führt der neue Kunde die GÜHH-Fahrer bis nach Dänemark. Von dort sollen Stahlprodukte nach Norddeutschland gebracht werden. Der Umgang mit Stahlstückgütern ist für die Mitarbeiter nichts Neues. Ein Bestandskunde beliefert sie bereits seit Jahren mit derartiger Fracht für den Norden.

Der Schritt nach Dänemark soll aber nur der Anfang sein. Schon länger bietet GÜHH Frachtservice in die nordischen Länder an. Hier profitiert das Unternehmen von den früheren Tätigkeiten Ingo Kocks, der einst als Frachtmanager bei ei-

ner namhaften Fährreederei bzw. Hafentagenturen beschäftigt war.

Daneben ist GÜHH aber auch



Harder Michael Kock,
Prokurist GÜHH

verantwortlich für Schleswig-Holstein im Palettennetzwerk Palletways. Das britische Unternehmen ist auf die Distribution von bis zu 1.200 Kilogramm schweren Paletten in Großbritannien, Irland, Schottland, den Benelux-Ländern, Dänemark, Frankreich, Italien, Spanien, Portugal, Polen, Tschechien und dem Baltikum spezialisiert. Dem Netzwerk gehören über 300 Partner an, die zehn Hubs in Europa beliefern. In Deutschland befindet sich dies im nordhessischen Knüllwald direkt neben der A7, in der Mitte von Deutschland. In Europa werden täglich über 25.000 Paletten durch den Verbund bewegt. Eine einheitliche Software erleichtert dabei die Abwicklung und den Sendungsverlauf erheblich. Oft sind es bis zu sechs Paletten von kleinen und mittleren

Betrieben, die spätestens innerhalb von 48 Stunden ihr Ziel erreichen. „Wir wollen der Servicedienstleister des Mittelstandes sein“, fasst es Ingo Kock zusammen.

Aber auch im Intermodalbereich mischt GÜHH mit. Regelmäßig erreichen mittlerweile wieder konventionelle Waggons die Zentrale auf dem Anschlussgleis direkt in der Grusonstraße. Damit kehrt das Unternehmen zu seinen Wurzeln zurück, schließlich war sie einmal als Tochter der AKN Eisenbahn AG gegründet worden. 2009 hatte Kock, der bis dahin als Berater für AKN tätig war, die Firma übernommen, die damit den Sprung von einer einfachen Spedition hin zu einem Full-Service-Dienstleister vollzog: Lagern, Kommissionieren, Disponieren und Zollabwicklungen gehören dazu. Ebenso werden weltweite Containertransporte von GÜHH mit allen Vor- und Nachläufen organisiert. Zu den Hauptgütern, die GÜHH transportiert und lagert, gehören neben Metallwaren Porzellan, Haushaltswaren, hygienische Artikel, Klinikzubehör, Textilien, Industriegüter und Schiffsteile. Dabei hat sich das Kommissionieren als besonders kostensparend erwiesen. „Erst wenn wir einen Warenbestand komplett haben, erfolgt die Auslieferung“, so Ingo Kock. „Das erspart Extratouren und Mehrorganisation.“

Ein Teil des Freigeländes soll überdacht werden

Auch auf dem Firmengelände planen die Kocks Veränderungen. Um das Be- und Entladen an den 25 Toren auch bei schwierigen Wetterverhältnissen zu erleichtern, soll der hintere Bereich zwischen den Hallen mit ihren insgesamt 3.500 Quadratmetern teilweise überdacht



Die Zufahrt zu dem Gelände von GÜHH erfolgt über die Bredowbrücke

werden. Noch allerdings ist GÜHH damit beschäftigt, die Akquisitionsphase abzuschließen. Hauptziele sind mittelständische Unternehmen, die Waren transportiert haben wollen, die von der Norm abweichen oder die als Kunde zu klein für Großspeditionen sind. „Das neue Jahr hat sehr gut begonnen“, sagt Harder Michael Kock. „Wir stellen gerade die Weichen für die Zukunft.“ Die sieht er durchaus auch im Ausland. Dort kennt er sich bereits ganz gut aus. Während seines BWL-Studiums war er bereits in Spanien tätig und gewann

erste Erfahrungen als Trainee in den USA. Doch auch intern gebe es noch einiges zu tun. So müssten die Abläufe weiter standardisiert werden. Das spare letztlich Zeit und Kosten und komme somit vor allem dem Kunden zugute.

Text: Matthias Soyka



Schwere Paletten? Kein Problem



Maßarbeit bei der Beladung von Palettenware

Gewinn pro Aktie verdoppelt

Die VTG AG setzt ihre Aufwärtsfahrt trotz schwierigen Umfelds ungebremst fort

VTG-Chef Heiko Fischer kann trotz eines für die Branche schwierigen Jahres zufrieden sein. Der Hamburger Waggonvermieter und Schienenlogistiker rutschte zwar mit 987 Millionen Euro (minus vier Prozent) wieder knapp unter die Milliarde-Umsatz-Schwelle, konnte sein operatives Ergebnis (EBITDA) aber um 2,6 Prozent auf 345 Millionen Euro verbessern.

„Wir haben unsere Profitabilität deutlich und nachhaltig gesteigert und unser Ergebnis nahezu verdoppelt“, sagte Fischer mit Blick auf den Konzernabschluss, der von 29,4 auf 57,5 Millionen Euro anwuchs, und den Gewinn pro Aktie, der von 0,75 auf 1,56 Euro in die Höhe schnellte. Dem entsprechend soll auch die Dividende von 0,50 auf 0,75 Euro je Aktie steigen.

Ausschlaggebend für das positive Geschäft war die Integration des Schweizer Container-Waggonvermieters AAE in den Konzern. Zudem hat die erfolgreiche Refinanzierung aus dem Jahr 2015 den Zinsdruck genommen. Für dieses Jahr erwartet Fischer eine leicht positive Umsatz- und Gewinnentwicklung. Ziel sei es weiterhin, den Gewinn pro Aktie spätestens bis 2019 auf 2,50 Euro zu schrauben.

Gesunkene Dieselpreise machten Lkw attraktiver

Im profitablen Kerngeschäft erzielte VTG mit 517 Millionen Euro 20 Millionen Euro weniger Umsatz als 2015. Negativ wirkten sich schwächere Handelsaktivitäten in Teilen Europas und die gesunkenen Dieselpreise aus, die den Lkw ebenso attraktiver machten wie die abgesenkte Lkw-Maut in Deutschland. Die Auslastung der Flotte ging von 90,6 auf 89,8 Prozent zurück.



Foto: VTG

Die Integration der AAE-Containertragwagen war besonders positiv

Aber durch die AAE-Effekte stieg das EBITA um 2,6 Prozent auf 344 Millionen Euro.



Dr. Heiko Fischer,
VTG-Vorstandsvorsitzender

Im zweiten Geschäftsfeld, der Schienenlogistik, betrug der Umsatzrückgang 3,6 Prozent auf 312 Millionen Euro. Schwächere Ernten führten zu weniger Transportbedarf im Agrarbereich, zudem mussten einige Kunden Produktionsausfälle hinnehmen. Außerdem trennte sich VTG von einigen margenschwachen Nischengeschäften. Dadurch verbesserte sich das EBITDA hier um 71 Prozent auf 5,8 Millionen Euro.

Gesunkene Frachtraten setzten der Tankcontainerlogistik zu, worauf der Umsatzrückgang um 5,7 Prozent auf 157 Millionen Euro zurückzuführen ist. Der bereinigte Rückgang des Ertrages betrug hier 7,2 Prozent auf 11,2 Millionen Euro.

Text: Matthias Soyka



Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir behandeln Ihre Ware wie ein rohes Ei!

TCO Transcargo GmbH

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

Tel: (+)49 40 75 24 76 0 www.tco-transcargo.de

Bloß keinen Mist bauen

Eine Reform des Vertragsrechts bringt wichtige Neuregelungen für Häuslebauer

Wer einmal privat gebaut hat, weiß, dass ein solches Vorhaben nicht nur viel Geld sondern auch reichlich Nerven kostet. Letzteres nicht zuletzt deswegen, weil der private Bauherr gegenüber dem professionellen Bauunternehmer regelmäßig rechtlich und tatsächlich schwächer dasteht. Denn das derzeit noch gültige Werkvertragsrecht ist nicht für die Regelung von komplexen Bauvorhaben ausgelegt. Dies wird sich in Zukunft ändern. Der Bundestag hat im März eine Reform des Werkvertragsrechts hin zu einer umfassenden bauvertraglichen Regelung beschlossen. In die neuen §§ 631 ff. BGB wurden verschiedene neue Regelungen explizit für den Bau- bzw. Verbrauchervertrag aufgenommen. Das neue Gesetz gilt für Verträge, die ab dem 1. Januar 2018 geschlossen werden, sodass sich bis dahin geschlossene Verträge weiterhin nach bisherigem Recht richten.

Bauverträge mit Verbrauchern müssen künftig zumindest in Textform geschlossen werden. Mündliche Verträge „per Handschlag“ genügen nicht mehr. Der Bauunternehmer hat ferner dem Verbraucher vor Vertragsschluss eine ausführliche Baubeschreibung zu überreichen, es sei denn, der Verbraucher macht die Planungsvorgaben selber (z.B. durch seinen Architekten). Wenn nichts anderes vereinbart ist, wird der Inhalt der Baubeschreibung Inhalt des späteren Vertrags. Nachträgliche Abweichungen von der Baubeschreibung führen dann grundsätzlich zu Mängeln der Bauleistung.

Dem Verbraucher steht zudem ein Widerrufsrecht mit einer Frist von 14 Tagen ab Zugang der Widerrufsbelehrung (nach Vertragsschluss) zu. Vergisst der Bauunternehmer die Beleh-

rung, kann der Verbraucher bis ein Jahr und 14 Tage nach Vertragsschluss widerrufen, unabhängig davon, ob die Bauleistungen begonnen oder sogar fertiggestellt wurden. In diesem Fall muss der Verbraucher ggf. nur Wertersatz leisten, der im Zweifel niedriger zu bemessen ist als die ursprünglich vereinbarte Vergütung.

Wenn der Bauunternehmer Abschlagszahlungen verlangt, dürfen diese 90 Prozent der vereinbarten Gesamtvergütung nicht übersteigen. Ferner darf der Bauunternehmer beim Verlangen von Abschlagszahlungen eine Sicherheit für seinen Vergütungsanspruch nur in Höhe von maximal 20 Prozent der vereinbarten Vergütung bzw. in Höhe der nächsten Abschlagszahlung vereinbaren. Eine Sicherheit in Höhe von 100 Prozent des Vergütungsanspruchs kann der

Bauunternehmer daher nur verlangen, wenn er auch zu 100 Prozent vorleistet, also keine Abschlagszahlungen verlangt.

Neues Nachtragsrecht bei Änderungen

Der Besteller erhält zukünftig ein Anordnungsrecht für den Fall, dass er eine Änderung des vereinbarten Werkerfolgs oder eine Änderung, die zur Erreichung des vereinbarten Werkerfolgs notwendig ist, wünscht. Zwar sollen sich die Vertragsparteien hierüber grundsätzlich einigen, aber wenn dies nicht binnen 30 Tagen nach Zugang des Änderungsbegehrens beim Bauunternehmer gelingt, kann der Besteller die Änderung anordnen. Richtet sich die Anordnung auf die Änderung des Werkerfolgs, kann der Bauunternehmer die Leistung verweigern, wenn ihm

die Ausführung unzumutbar ist. Für Änderungsleistungen, die zur Erreichung des Werkerfolgs notwendig sind, kann der Bauunternehmer eine zusätzliche Vergütung für vermehrten Aufwand nur dann beanspruchen, wenn er nicht die Planung übernommen hat. Die durch die Anordnung des Bestellers begründeten Mehr- oder Minderleistungen werden grundsätzlich nach den tatsächlich erforderlichen Kosten mit angemessenen Zuschlägen für allgemeine Geschäftskosten, Wagnis und Gewinn abgerechnet. Bei entsprechender vertraglicher Vereinbarung kann der Bauunternehmer aber wahlweise auch auf Basis einer zuvor hinterlegten Urkalkulation abrechnen. Als Abschlagszahlung kann der Bauunternehmer 80 Prozent der angebotenen Nachtragsvergütung verlangen. Sollte sich

im Nachhinein aber eine Überzahlung des Bauunternehmers herausstellen, muss der Bauunternehmer den überzahlten Betrag mit Zinsen ab Erhalt zurückzahlen.

Die Durchsetzung der Vergütung für vom Bauunternehmen geleistete zusätzliche Arbeiten wird erleichtert. Künftig kann der Bauunternehmer für die Nachtragsvergütung 80 Prozent seiner im Nachtragsangebot kalkulierten Mehrvergütung als Abschlagszahlung ansetzen. Dieser Anspruch des Bauunternehmers kann vertraglich nicht ausgeschlossen werden. Der Bauherr ist seinerseits verpflichtet, innerhalb von 30 Tagen auf ein Nachtragsangebot zu reagieren.

Erstmals fristloses Kündigungsrecht

Das neue Gesetz sieht erstmals für Besteller und Bauunternehmer ausdrücklich ein Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund vor. Kündigungen müssen immer schriftlich erfolgen. Die Kündigung in Textform (z.B. per E-Mail) genügt nicht.

Nach der Neuregelung tritt die sogenannte Abnahmefiktion ein, wenn der Besteller sich binnen einer vom Bauunternehmer gesetzten angemessenen Frist entweder überhaupt nicht zu dem

Abnahmeverlangen äußert oder wenn er die Abnahme ohne Benennung von Mängeln verweigert. Der Besteller kann also die Fiktion der Abnahme dadurch verhindern, dass er mindestens einen konkreten Mangel innerhalb der vom Bauunternehmer gesetzten Frist rügt, wobei es hierfür grundsätzlich nicht darauf ankommt, ob der eingewendete Mangel tatsächlich besteht bzw. ob es sich bei dem Mangel um einen wesentlichen oder unwesentlichen Mangel handelt.

Rügt der Besteller nicht rechtzeitig zumindest einen Mangel, wird die Abnahme selbst dann fingiert, wenn wesentliche Mängel vorliegen. Gegenüber Verbrauchern tritt die Abnahmefiktion aber nur ein, wenn der Bauunternehmer auf die Folgen einer nicht erklärten oder ohne Angabe von Mängeln verweigerten Abnahme vorher in Textform hingewiesen hat.

Handwerker werden künftig nicht mehr länger auf den Nachbesserungskosten sitzen bleiben, wenn sie etwa ein Parkett wegen mangelhafter Materialien noch einmal verlegen müssen. Sie können künftig neben neuem Material auch Ein- und Ausbaukosten vom Baustofflieferanten verlangen. Diese Änderung ist deshalb wesentlich, weil der Bundesgerichtshof im sogenannten Fliesenfall

aus dem Jahr 2012 entschied, dass der Aus- und Einbau von Fliesen zwar in Rahmen eines Verbrauchsgüterkaufs (§ 474 BGB) zum Umfang der Nacherfüllung gemäß § 439 Abs. 2 BGB gehöre, nicht aber gegenüber dem unternehmerischen Käufer, also z.B. im Verhältnis zwischen Fliesenleger und seinem Baustofflieferanten. Auch beim Anbringen von mangelhaftem Material, wie etwa beim Streichen mit schlechter Farbe, wird der Maler zukünftig die Kosten der Neulackierung von seinem Lieferanten einfordern



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

können. Außerdem wird künftig der Handwerker bestimmen können, ob er selbst oder der Lieferant des fehlerhaften Materials die Reparatur übernimmt.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken
- Container Be- und Entladen
- Lagern
- Silo-Lkw-Beladen



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001:2008
DIN EN ISO 14001:2004
GMP*, HACCP

Schnell und günstig

Im „Cento Lire“ kann man für wenig Geld gut italienisch essen



Die große Freifläche lockt zum Draußensitzen



Gemütlicher und leicht angewitterter Innenraum

Das Hamburger Karolinenviertel ist bekanntermaßen einer der Szenetreffs der Hansestadt. Nicht zuletzt, weil es hier eine ganze Reihe von leidlich günstigen und qualitativ ansprechenden Lokalitäten gibt. Eine davon ist das „Cento Lire“ unmittelbar gegenüber der Gnadenkirche und des Messeingangs Süd. Das italienische Restaurant reizt nicht nur mit günstigen Preisen, sondern auch einer großen Terrasse, die nahtlos in den Kirchplatz übergeht und an Sonnentagen zum Verweilen lockt. Aber ist das Essen auch ok?

Um es vorweg zu nehmen: Eindeutig ja. An weniger sonnigen Tagen muss man im Inneren Zuflucht nehmen, wo abgewetzte braune Holzstühle und Fotokollagen aus alten Filmen wie dem „Paten“ italienisches Flair verleihen. Die Bedienung ist prompt da, reicht eine Karte, auf der Pizzen und Pasta für sechs bis acht Euro stehen. Mittags gibt es zudem unaufgefordert eine kleine Suppe mit selbst gebackenem Weißbrot dazu. Extrem moderat fallen die Preise für die Getränke aus. Ein Wasser oder eine Cola kosten nur zwei Euro.

Wir entscheiden uns für den gemischten vegetarischen Vorspeisentel-

ler, für den gerade einmal fünf Euro verlangt werden, als Hauptspeise aber vielleicht ein wenig unterdimensioniert ist. Für den kleinen Hunger sollte es indes mit der Suppe schon reichen. Geschmacklich ist aber alles piko. Die Vier-Käse-Pizza, für die wir uns entschieden haben, findet nach nur wenigen weiteren Minuten den Weg zu uns und ist ebenfalls völlig ok. Immer wieder kommt der Chef vorbei,



Gemischte Vorspeisen

der mit einem lustigen Hütchen bekleidet ist und ungeniert lautstark auf Italienisch Arbeitsanweisungen Richtung Tresen und Küche erteilt. Ein Hauch von südländischem Chaos an der Elbe.

Alles andere als ein Geheimtipp

Dennoch klappt der Service perfekt. Und das viele Publikum, das sich im „Cento Lire“ einfin-



Vier-Käse-Pizza

det, zeigt, dass das Restaurant kein Geheimtipp ist. Abends sollte man auf jeden Fall einen Tisch reservieren. Denn nicht nur junge Leute lassen es sich hier schmecken. Auch diverse ältere Gäste kommen gern hier her, denn das Preis-Leistungsverhältnis stimmt einfach. Zudem ist man nun ein paar Schritte vom Dom entfernt.

Text: Nils Knüppel

Cento Lire
Karolinenstraße 12
20357 Hamburg
Tel: 040 41 35 91 77

Öffnungszeiten:
Mo.-Fr. 12 bis 15.30 Uhr
und 18 bis 23 Uhr
Sonnabend 12 bis 23 Uhr
Sonntag geschlossen

Die Nachgeschichte zur Vorgeschichte

„Star Wars Rogue One“ erklärt, warum der Todesstern eine Schwachstelle hatte



Eitler Bösewicht



Jyn sucht ihren Vater



Wackerer Kämpfer auf verlorenem Posten



Jagende Sturmtruppen



Entführung aus dem Idyll

Als George Lucas seine Star Wars-Rechte an Disney verkaufte, befürchteten viele, dass in den Filmen um die helle und die dunkle Seite der Macht Musicalnummern eingearbeitet werden würden. Dass dies nicht der Fall ist, hat mittlerweile „Episode VII – Das Erwachen der Macht“ bewiesen. Um möglichst viele Geschichten aus diesem Teil der Galaxis erzählen zu können (mal ehrlich: immer nur die Skywalkers kann es nicht sein), entschied man, Einzelfilme abseits des Story-Hauptstranges zu produzieren. Hier also nun der erste Teil der Anthology-Reihe. Und es ist ein waschechter Star Wars-Film. Mit Betonung auf dem zweiten Wort.

Seit die Mutter von Jyn Erso (Felicity Jones) getötet und ihr Vater Galen (Mads Mikkelsen) vom Imperium entführt wurde, sind viele Jahre vergangen. Sie wurde vom Rebellenführer Saw Gerra (Forest Whitaker) aufgezogen und lebt jetzt als Kriminelle. Als sie zunächst festgenommen, dann aber von Rebellen wiederum befreit und erkannt wird, will man Jyn dazu bringen, Kontakt mit Gerra herzustellen, denn der könnte wissen, wo sich Jyns Vater aufhält. Galen Erso ist sehr wichtig geworden, denn er ist offenbar gerade dabei, im Auf-

trag des Imperiums eine Superwaffe zu konstruieren, den Todesstern. Was Jyn nicht weiß: Ihr Vater soll deswegen sterben...

Wer den Originalfilm „Krieg der Sterne“ sah, mag sich gefragt haben, wie das Imperium so blöd sein könnte, eine Schwachstelle in den Todesstern einzubauen. Dieser Film spielt zeitlich unmittelbar davor und erzählt, wie es zu dem berühmten Konstruktionsversehen kam und die Rebellion an die Pläne gelangten. Gerüchteweise soll die Produktion des Films turbulent gewesen sein. Weite Teile

wurden offenbar nachgedreht, was man auch daran erkennt, wie viele Szenen aus dem Trailer nicht im Film zu sehen sind. Trotzdem ist „Rogue One“ bemerkenswert gut gelungen. Vor allem die zweite Hälfte, in der sich eine Gruppe von zusammengewürfelten Rebellen aufmacht, eine Mission mit minimaler Erfolgschance anzugehen, erinnert an „Das dreckige Dutzend“. Darunter finden sich so illustre Charaktere wie ein sarkastischer umprogrammierter imperialer Droide oder ein blinder asiatischer Kämpfer. Die

Jedi spielen hier dafür keine Rolle. Allerdings bekommt eine bekannte Figur mit Atemproblemen und einer Vorliebe für dunkle Kleidung eine ihrer besten Szenen der gesamten Filmreihe spendiert.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab sofort im Handel

VTG AG:



Zum 1. Juli übernehmen Jan Roebken (oben) und Andreas Petersson-Lehman die Leitung des Geschäftsfeldes Tankcontainerlogistik des Hamburger Waggonvermieters und Schienenlogistikers. Die Doppelspitze, die bereits lange im eigenen Hause beschäftigt ist, folgt auf Heike Clausen, die nach 17 Jahren in den Ruhestand gegangen ist. Roebken wird als operativer Geschäftsleiter und als Vorsitzender



der Geschäftsführung tätig sein. Petersson-Lehmann wird kaufmännischer Geschäftsführer und weiterhin den Bereich Business Administration mit leiten.

Trans Global Projects-Gruppe:



Jörg Röhl wird neuer CEO Europa bei der TGP-Gruppe, die ihren Sitz in Großbritannien hat und seit fast 30 Jahren auf internationale Projektlogistik spezialisiert ist. Röhl war zuvor Geschäftsführer von Hansa Heavy Lift und auch bei Kühne + Nagel beschäftigt. Sein neuer Arbeitsplatz liegt bei der Natco AG in Rümlang in der Schweiz. Röhl löst Günther Knotz ab, der im Jahresverlauf in den Ruhestand gehen wird.

Hamburg Innovation Port:

Der Chef der HC Hagemann Gruppe, Arne Weber, wird die Entwicklung des Forschungs- und Innovationsparks an der TU Hamburg leiten. Ihm steht ein hochrangig besetzter Beirat zur Seite. Dies sind Prof. Garabed Antranikian, Präsident der TU, Rolf Böisinger, Staatsrat der Wirtschaftsbehörde, Eva Gümbel, Staatsrätin der Wissenschaftsbehörde, Prof. Hans-Jörg Schmidt-Trenz, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer, Rolf Strittmatter, Vorsitzender der Hamburgischen Gesellschaft für Wirtschaftsförderung, und Thomas Völsch, Bezirksamtsleiter Harburg. Den Vorsitz des Beirates wird Michael Westhagemann, Präsident des Industrieverbands Hamburg, übernehmen.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.36 09 84 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
Martin Soyka

Fotos:

Stadt Land Hafen

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 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

6. Juni 2017



Liebherr zieht in Kuhwerder Hafen

Hamburg – Nach jahrelangem Ringen hat sich der Schweizer Kranhersteller Liebherr nun endlich entschieden, eine 4,4 Hektar große Fläche am Kuhwerder Hafen anzumieten. Bis Anfang 2019 sollen hier eine Werkstatt, ein Lager und ein Bürogebäude für 90 Mitarbeiter entstehen, die Kräne aller Art und Baumaschinen warten und reparieren sollen. Das Gelände grenzt unmittelbar an den Bereich Steinwerder-Süd, dem ehemaligen BUSS-Terminal, an, für den die HPA einen Ideenwettbewerb zur Nutzung durchführt.

Cargolux mit starkem vierten Quartal



Luxemburg – Die Frachtfluggesellschaft Cargolux Airlines hat 2016 trotz eines extrem unbeständigen Marktumfeldes, niedrigen Erträgen und Überkapazitäten im Luftfahrtmarkt einen Gewinn von 5,5 Millionen Euro erwirtschaftet. Das entspricht einem Plus von 3,8 Prozent. Allein das außergewöhnlich gute letzte Quartal war für die positiven Zahlen verantwortlich. Insgesamt transportierte die Airline 964.000 Tonnen und legte 11,31 Millionen Tonnenkilometer zurück.

Havariertes Frachter in der Türkei zerlegt



Hamburg – Die Hamburger ReSHIP GmbH hat das Recycling des vor zwei Jahren vor der deutschen Nordseeküste havarierten Mehrzweckschiffs „Purple Beach“ übernommen. Der 10.000-Tonnen-Frachter wurde in 27 Tagen von Wilhelmshaven in die Türkei zum Zerlegen geschleppt. Ziel ist es, im Zuge einer umweltfreundlichen Entsorgung möglichst viele Bauteile wieder zu verwenden.

Beiersdorf erzielt Rekordgewinn

Hamburg – Die Beiersdorf AG vermeldete auf ihrer Hauptversammlung mit 1,02 Milliarden Euro ihr bestes Ergebnis vor Steuern in der Firmengeschichte. Der Umsatz stieg um 3,2 Prozent auf 6,75 Milliarden Euro, der Jahresüberschuss um 8,4 Prozent auf 727 Millionen Euro. Einzig mit dem weiter bei 70 Cent liegenden Dividende waren die Aktionäre unzufrieden. Der Vorstandsvorsitzende Stefan Heidenreich erklärte, dass das Konsumgüter-Unternehmen auch ein bedeutender Kunde des Hamburger Hafens ist. Rund 6.000 TEU verschickt der Konzern jährlich über ihn. Allein in der Hansestadt sind über 1.000 Mitarbeiter in der Logistik beschäftigt.

Offshoreplattform mit Material beliefert



Hamburg – Rhenus Offshore Logistics hat nach einem halben Jahr den ersten Versorgungsauftrag für die Plattform des Windparks „Wikinger“ abgeschlossen, der noch im Bau ist. In Containern wurden Lebensmittel, Werkzeuge, Ersatzteile sowie Frischwasser und Dieselmotorkraftstoff zum Windpark gefahren, der 35 Kilometer vor der Insel Rügen liegt und noch in diesem Jahr 350 Megawatt Energie liefern soll.

Baubeginn für erste Elektroautofähre



Stralsund – Die erste vollelektronische Autofähre ist bei der Werft Formstaal GmbH auf Kiel gelegt worden. Zusammen mit der Ostseestaal GmbH will das Unternehmen einen Batterie-/Solarantrieb in eine Moselfähre einbauen, die von der Gemeinde Oberbillig bei Trier geordert wurde. Die Fähre wird 28 Meter lang, sechs Autos und 45 Personen befördern können.

seit 1962
GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten
europaweit via
Palletways
We Deliver

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