

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

## Begegnungsbox nicht ausgenutzt

Reeder und Lotsen drängen auf Änderung der Befahrungsverordnung der Elbe



Hafenkapitän Jörg Pollmann, Michael Westhagemann, Jens Meier und HPA-Projektleiter Jörg Oellerich (v.l.)

**Stolz präsentierten Hamburgs Wirtschaftssenator Michael Westhagemann (parteilos) und HPA-Chef Jens Meier die Baggerarbeiten an der Elbe. Doch hinter den Kulissen rumort es. Die Hafenvirtschaft, allen voran Reeder und Lotsen, kritisieren die Befahrungsverordnung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die antiquiert sei. Dies mache sich besonders bei der im Zuge der Fahrrinnenanpassung geschaffenen Begegnungsbox vor Wedel bemerkbar. Dort können sich künftig nur 14.000-TEU-Schiffe passieren.**

Denn die Planungen vor fast 20 Jahren gingen von Schiffen mit einer Breite von maximal 42 Metern aus. Mittlerweile tragen die Frachter nicht 9.000 sondern bis zu 24.000 TEU und haben Breiten von über 60

Meter. Nach der Verbreiterung vor Wedel können sich aber nur Schiffe mit je 52 Meter Breite passieren. Selbst manche Kreuzfahrtschiffe sind breiter. Aus Schifffahrtskreisen heißt es nun, die moderne Antriebstechnik

der Megacarrier wie nun zum Standard gehörende Seitenstrahlruder, die den Schiffen einen besseren Geradeauslauf verschaffen, seien in dem Rechtsrahmen nicht berücksichtigt. Doch die WSV mauert. **Seite 6**

### Prognose

Der Containerumschlag in Hamburg soll bis 2035 auf 13,3 Millionen TEU steigen. *S.4*

### Gehaltsverzicht

Der Vorstand der BLG verzichtet angesichts der Krise auf die Hälfte seines Gehalts. *S.8*

### Expansion

Die Schramm Group betreibt ab 2021 auch den Hafen von Lubmin. *S.12*

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

jahrelang reden sich deutsche Hafen- und Firmenchefs den Mund in Berlin fusselig, man möge die Einfuhrumsatzsteuerbestimmungen an die anderer europäischer Länder anpassen. „Ganz schwierig“, hieß es daraufhin aus dem Bundesfinanzministerium. Bisher sei das ganz Ländersache, künftig würde dies Bundesaufgabe sein. Die Umstellung dauere Jahre.

Nun kam Corona und –schwuppdiwupp – geht es plötzlich doch ganz schnell. Erst nach bis zu acht Wochen müssen Importeure künftig die Steuer entrichten. Warum nicht gleich so?, fragt man sich als Außenstehender verblüfft? Irgendwie scheint das Virus einige Knoten in Berliner Köpfen gelöst zu haben.

Schön wäre es, wenn dies auch bei der Befahrungsverordnung der Elbe passiere. Dinge ändern sich manchmal, auch zum Guten. Das sollte sich bis in die WSV rumsprechen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



4



6



10

- Schwache Umschlagprognose 4
- Baggerarbeiten im Plan 6
- BLG-Chefs verzichten auf Gehalt 8
- Heftige Corona-Auswirkungen 10

## Wirtschaft



12



14



16

- Schramm nun auch in Lubmin 12
- Der Kranbau zu Brunsbüttel 14
- Schiffszulieferer trotzten Krise 16

## Recht & Geld

- Strafbarkeit von Firmen kommt 18

## Essen



20

- Al Giardino da Toni 20

## DVD



21

- Der Unsichtbare 21

## Personal

- Veränderungen in Firmen 22

## Impressum

22

## Meldungen

- Wichtiges aus Stadt und Land 23



# Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir stemmen jedes Schwergewicht!

**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](http://www.tco-transcargo.de)

# Schwache Umschlagprognose

HPA-Studie sieht nur noch 13,3 Millionen TEU bis zum Jahr 2035



Foto: SLH

Der Containerumschlag ist in vielen Bereichen gefährdet, vor allem bei den Feederverkehren

**Ernüchterung im Hamburger Hafen. Eine neue Studie, die von der HPA in Auftrag gegeben wurde, hält nur noch einen maximalen Containerumschlag von 13,3 Millionen TEU im Jahr 2035 für möglich. Dabei haben die Beratungsgesellschaften CPL und ETR noch nicht einmal den Corona-Faktor mit einberechnet. Experten gehen davon aus, dass in diesem Jahr der Containerumschlag um rund 20 Prozent einbrechen dürfte. Die massive Delle sei nicht innerhalb des nächsten Jahres aufzuholen, sondern eher in den nächsten drei Jahren. Somit wären nicht einmal mehr 13,3 Millionen TEU erreichbar.**

Die Studie macht zudem klar, dass dieser Wert nur im günstigsten Fall erzielt werden könnte. Es seien auch nur 10,6 Millionen TEU möglich. In den letzten Jahren hatte der Umschlag in Hamburg bei rund 9 Millionen TEU stagniert. Der immer noch geltende Hafenentwicklungsplan (HEP) indes geht immer noch von einem Wert aus, den das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik in Bremen (ISL) im Mai 2010 auf 25 Millionen TEU bis zum Jahr 2025 beziffert hatte. Vier Jahre später hatte die Seeverkehrsprognose von MWP, IHS, Uniconsult und Fraunhofer CML bereits nur noch 16,4 Millionen TEU bis zum Jahr 2030 gesehen. Ein Er-

gebnis, das damals vor allem von der HHLA massiv kritisiert wurde. Nun also sind die Aussichten noch düsterer, wobei der Hinterlandverkehr stärker steigen soll als der Transshipmentbereich. Zu den Faktoren, die zu einer noch negativeren Umschlagentwicklung führen könnten, zählt die aktuelle Studie ein Anspringen des JadeWeserPorts, wobei die Studie davon ausgeht, dass 80 Prozent aller dort umgeschlagenen Container zu Lasten Hamburgs oder Bremerhavens gehen. Dies könnte ab 2022 der Fall sein, wenn die Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven abgeschlossen ist, was zu einer Fre-

quenzsteigerung im Schienenhinterlandverkehr führen könnte.

Ein weiterer negativer Einfluss könnte der Ausbau der Seidenstraßenroute sein. Zwischen gut 800.000 und 1,83 Millionen TEU könnten über diese Landverbindung nach Europa gelangen und auch zu Lasten Hamburgs gehen, auch wenn die Transportkosten das Zweieinhalb- bis Vierfache gegenüber dem Seeweg betragen, allerdings bei einer Transitzeit von nur zehn bis 14 Tagen.

Gefahr droht auch aus dem europäischen Süden, durch steigende Containerumschlagmengen in Triest, Venedig oder Koper sowie durch strategische Beteiligungen



von Reedereien an Häfen wie Savona oder Genua. Noch in diesem Jahr werde der Ceneri-Tunnel als südlicher Anschluss für den Gotthard-Basistunnel, 2026 der Semmering- und 2028 der Brenner-Basistunnel fertig gestellt, wodurch die Schienenverbindungen nach Österreich und in die Schweiz drastisch verbessert werden.

Auch der Bau des Fehmarnbelt-tunnels könnte laut der Studie Hamburg Ladung kosten, da der Schienenweg zwischen Hamburg und Kopenhagen um 160 Kilometer verkürzt werde. Sollte auch die Betuweroute auf deutscher Seite (vor allem zwischen Emmerich und Oberhausen) ausgebaut werden, hätte Rotterdam eine wesentlich attraktivere Hinterlandanbindung.

Und schließlich könnte auch der Ausbau der Ostseehäfen in Göteborg, Gdansk und Swinemünde

zu vermehrten Direktanläufen von Großschiffen führen, die dann nicht mehr Hamburg anfahren, um dort Transshipmentfracht abzuladen.

Auch für den Massengutbereich macht die Prognose nicht euphorisch: Der Rohölumschlag dürfte im Zuge der Dekarbonisierung von derzeit rund 700.000 auf 540.000 Tonnen fallen, Mineralölprodukte könnten nur noch zu maximal 7,6 Millionen Tonnen in 2025 statt 9,4 Millionen Tonnen in 2019 umgeschlagen werden. Aus dem gleichen Grund dürfte auch der Kohleimport massiv zurückgehen, spätestens wenn das Kraftwerk Moorburg abgeschaltet wird. Statt 7,2 Millionen Tonnen werden es wohl nur noch rund 2 Millionen werden.

Von einer Stagnation geht die Prognose für den Eisenerzimport aus. Dieser dürfte bei rund 10 Millionen Tonnen verharren. Ebenso könnte

es sich bei anderem Greifergut wie Baustoffen verhalten, die bei etwa 1,6 Millionen Tonnen verharren.

Besser sieht es dagegen bei Düngemitteln aus, deren Umschlag von 2,2 auf 2,8 Millionen Tonnen ansteigen könnte. Ebenso bei Chemikalien: Statt 700.000 Tonnen könnten bis zu 1,2 Millionen Tonnen über die Kaikanten bewegt werden. Düngemittel sollen sich von 2,2 auf gut 2,8 Millionen verbessern, Ölfrüchte von 3 auf knapp 3,8 Millionen Tonnen, Futtermittel von 1,55 auf 1,9 Millionen Tonnen.

Die besten Prognosen gibt es beim Getreideumschlag. Die Autoren halten einen Anstieg von nun 1,7 auf bis zu 4,5 Millionen Tonnen in 2035 für möglich, zumal es in Deutschland Produktionsüberschüsse bei Weichweizen und Gerste gebe.

*Text:* Matthias Soyka

# FIDES

Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater  
IT-Berater | Unternehmerberater

## DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

Wir betrachten Ihre Anforderungen ganzheitlich. Mit unserer fachlichen Kompetenz und unserem interdisziplinären Ansatz entwickeln wir verlässliche Lösungen.

[www.fides-online.de](http://www.fides-online.de)

**Praxity**  
MEMBER  
GLOBAL ALLIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS

# Bombige Sache, das Buddeln

Baggerarbeiten in Hamburg schon im September abgeschlossen



Fotos: SLH

Für die Suche nach alten Weltkriegsbomben im Hafengebiet hat Hamburg ein Gerät aus Rostock ausgeliehen. Darauf hat Jörg Oellerich, Projektleiter für die Fahrrinnenanpassung der Elbe bei der Hamburg Port Authority (HPA), 17 Jahre lang gewartet: Endlich wird die Elbe ausgebaggert und verbreitert. Die Arbeiten sind in vollem Gange, nachdem das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig Anfang Juni auch die letzten juristischen Einwände von Umweltschützern abgebugelt hatte. Er und seine Kollegen von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion, die die Anträge für die bundeseigene Strecke bis zur Nordsee gestellt hatten, haben sauber gearbeitet. In Hamburg wird das Fahrwasser von 16,70 auf 17,40 Meter vertieft, vor Blankenese eine Begegnungsbox gebaut.

Diese wird gut sieben Kilometer lang sein, knapp die Hälfte liegt auf Hamburger Stadtgebiet. Wenn alles fertig ist, können sich hier künftig 14.000-TEU-Schiffe mit einer addierten Breite von 104 Metern passieren. Vorher betrug dieser Wert nur 90 Meter. Allerdings: Das weltgrößte Schiff, die „HMM Algeciras“ mit knapp 24.000 TEU, die kurz zuvor Hamburg anlief, ist 61 Meter breit.

Diese Schiffe werden auch weiterhin Hamburg nicht ohne Beschränkungen anlaufen. Tideabhängig dürfen die Schiffe nicht mehr als 14,50 Meter Tiefgang haben. Viel mehr als 12.000 TEU darf deshalb kein Schiff an Bord haben. Immerhin sind das gut 1.800 TEU mehr als vor der

Fahrrinnenanpassung, die auf Hamburger Seite schon im September abgeschlossen sein dürfte. Verzögerungen, die es bei der



Spezialarm beim Bombensuchen

Auftragsvergabe gegeben habe, seien aufgeholt worden, versicherte Wirtschaftsminister Michael Westhagemann. Die Bundesseite dürfte im Sommer 2021 folgen, sagte HPA-Chef Jens Meier.

92 Millionen Euro sind bislang in Hamburg verbaut worden, insgesamt dürften es 286 Millionen Euro werden. Derzeit ist der Schwimmbagger „Gian Lorenzo Bernini“ vor dem Container Terminal Altenwerder damit beschäftigt, den Drehkreis auf 600 Meter Durchmesser auszubaggern. Dumm nur, dass dieser für die größten Containerschiffe gedacht ist, die aber frühestens in zehn Jahren diesen Punkt erreichen werden, wenn die zu tiefe Köhlbrandbrücke abgerissen ist.



Der zweite Schwimmbagger wird bald am Köhlbrand tätig werden. Doch zuvor müssen dort wir im übrigen Hafengebiete noch auf Luftbildern entdeckte verdächtige Bereiche untersucht werden, ob hier alte Bomben aus dem Zweiten Weltkrieg liegen. Mit einem Spezialgreifer werden die Objekte angehoben. Sollte es sich um einen Sprengkörper handeln, rückt der Kampfmittelräumdienst umgehend an und entschärft ihn.

Der normale Aushub wird mit zwei Spezialschiffen, die zwischen 11.000 und 14.000 Kubikmeter fassen, bis vor Brunsbüttel gebracht, wo das Material für ein Unterwasserbauwerk verwendet wird, das die Strömungseigenschaften der Elbe verbessern soll. Dabei öffnet sich einfach der Bug des Schiffes V-förmig wie bei dem James-Bond-Film „Der Spion, der mich liebte“, und die Ladung rutscht in die Tiefe.

Parallel dazu werden in Blankenese zwei Richtfeuertürme abgerissen und andernorts neu gebaut, da durch die Verbreiterung der Fahrrinne die optische Mitte verschoben wurde.

*Text:* Matthias Soyka



28 Tonnen Aushub mit einer Schaufel fallen in das Transportschiff



Das Bombensuchschiff arbeitet sich den Köhlbrand hinauf



Die beide Richtfeuertürme vor Blankenese müsse abgerissen und an anderer Stelle neu errichtet werden



# BLG-Chefs verzichten auf Gehalt

Erstmals könnten die Bremer bei Umsatz, Gewinn und EBIT rote Zahlen schreiben



Der Neustädter Hafen in Bremen gehört zur Keimzelle der BLG Logistics Group AG

**Es war die Überraschung bei der ersten virtuellen Hauptversammlung der Bremer Lagerhausgesellschaft (BLG): Die Vorstände kündigten an, dass sie angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Lage auf zehn Prozent ihres Grundgehalts plus sämtliche Zulagen verzichten wollen. In Summe dürfte dies rund die Hälfte des Gehalts sein. Ganz anders geht es dagegen beim Hamburger Konkurrenten HHLA zu. Dort hat die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath über 3,7 Millionen Euro erhalten. Sehr zum Unmut von diversen Oppositionspolitikern und Aktionären.**

Die gewaltig gestiegene Vergütung der HHLA-Chefin sei eine Unverschämtheit gegenüber den Beschäftigten und den Steuerzahlenden, wettete der hafenpolitische Sprecher der Linken, Norbert Hackbusch. Auch der HHLA-Betriebsrat reagierte verständnislos. „Frau Titzrath hat sich zwischenzeitlich schon einmal ihre Gehaltserhöhung (inkl. Altersversorgung) organisiert. Für uns Kolleginnen und Kollegen bleibt ohne Lohn-erhöhung nur eins: Wir versorgen Deutschland und um ein Dankeschön müssen wir selber kämpfen“, heißt es in einem Mitarbeiter-Rundschreiben bitter.

Titzraths Festvergütung liegt laut

Geschäftsbericht nur bei 461.250 Euro. Hinzu kommen eine Nebenvergütung von knapp 14.000 Euro, Erfolgstantiemen (die sich aus dem dreijährigen Durchschnittswerts des EBITs ergibt) und eine Nachhaltigkeitskomponente, zusammen knapp 435.000 Euro. Somit erhält Titzrath für 2019 gut 910.000 Euro und somit knapp 40.000 Euro mehr als 2018. Diese erhöhen sich jedoch um einen explosionsartig gestiegenen Versorgungsaufwand in Höhe von 2.796.735 Millionen Euro, das Achtfache im Vergleich zu 2018. „Der Betrag für 2019 beinhaltet nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand (past service cost) in Höhe von 2.466.138 €, der auf die

Anpassung der Versorgungszusage für Frau Titzrath mit Datum vom 17. Juni 2019 zurückzuführen ist“, heißt es dazu im Geschäftsbericht wörtlich. Hinzugekommen seien noch „Beiträge für Direktversicherungen oder zweckgebundener Beitrag für Altersversorgung“. Laut Wirtschaftsbehörde handele es sich deshalb um eine einmalige Zuführung. Titzrath hatte nach Verhandlungen mit dem Aufsichtsrat Ende 2018 ihren Vertrag um fünf Jahre verlängert. Details sind bislang nicht bekannt. Die Linke fordert nun Aufklärung.

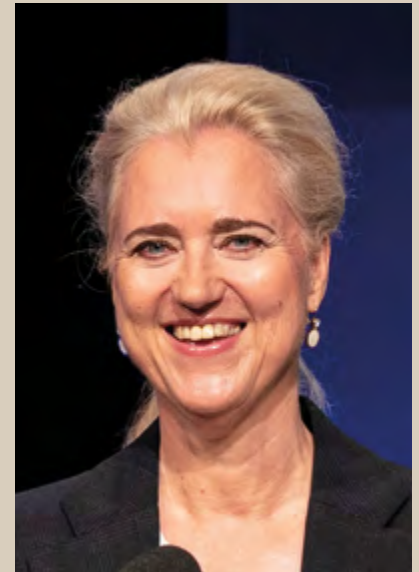
Bodenständiger ist man dagegen in Bremen. Auch dort hat das Hafenunternehmen einen Rückgang



der Dividende von 45 Cent je Aktie auf 40 Cent je Aktie ankündigen müssen (die HHLA wird wohl nur 70 statt 80 Cent ausschütten). Der BLG-Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke musste auf Aktionärsfragen einräumen, dass die BLG erstmals wohl einen Verlust bei Umsatz, Gewinn und EBIT einfahren könnte. Vom Land Bremen habe sie 50 Millionen Corona-Soforthilfe erhalten. Und das Land habe weitere Hilfen bei Bedarf zugesagt. Der Zwischenbericht für das 1. Halbjahr werde „erschreckende Zahlen“ beinhalten. Aufgrund der neuen Bilanzierung nach IFRS haben sich die langfristigen Verbindlichkeiten von 19,4 auf 512 Millionen Euro vervielfacht. Hauptsächlich dadurch, dass die langfristigen Leasing- und Mietverträge mit der Stadt in kompletter Summe in die Bilanz aufgenommen wurden.



**Frank Dreeke,**  
CEO BLG



**Angela Titzrath,**  
CEO HHLA

Gleichzeitig sank das Eigenkapital von 250,8 auf 203 Millionen Euro. Mit Thorsten Schütt von der Beratungsgesellschaft McKinsey soll nun ein externer Mitarbeiter bis

2024 Einsparpotenziale im Konzern von bis zu 80 Millionen Euro ausmachen, hauptsächlich durch die Automatisierung des Umschlags.

*Text: Matthias Soyka*









**Ein starker Verbund von 17 Hafен- und Logistikstandorten  
in Norddeutschland und Skandinavien**






**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](http://www.schrammgroup.de)

# Heftige Corona-Auswirkungen

WTO: Der Welthandel könnte in diesem Jahr um bis zu 32 Prozent einbrechen



Foto: SLH

Die „Grande Cotonou“ ist das zweite Schiff, dessen Besatzung in Hamburg unter Quarantäne gestellt wurde

**Die Auswirkungen der Corona-Pandemie werden immer sichtbarer. Die deutschen Exporte sind im April bei vielen wichtigen Handelspartnern so drastisch eingebrochen wie noch nie. Der Wert der Warenausfuhren sank gegenüber dem Vorjahresmonat um 31,1 Prozent auf 75,7 Milliarden Euro, so das Statistische Bundesamt. Gegenüber dem Vormonat gingen die Exporte 24 Prozent zurück. Dies sei der „größte Rückgang seit Beginn der Zeitreihe im August 1990“. Auch die Importe brachen im Rekordtempo ein: Sie sanken um 16,5 Prozent zum Vormonat und damit zum dritten Mal in Folge.**

Hoffnungen auf eine grundlegende Trendwende gebe es derzeit nicht, so das Wiesbadener Amt: Die Industrieaufträge aus dem Ausland seien im April um 28,1 Prozent eingebrochen, da sich wichtige Abnehmerländer wie die USA wegen der Corona-Krise in einer tiefen Rezession befinden und damit weniger Waren made in Germany nachgefragt werden. Insgesamt verkauften die deutschen Unternehmen im April Waren im Wert von 75,7 Milliarden Euro ins Ausland – das ist fast ein Drittel weniger als im Vorjahresmonat.

Auch die gesamte Wirtschaft steht 2020 vor einer tiefen Rezession. Die EU-Kommission sagt für Deutschland einen Rückgang des Bruttoin-



**Michael Westhagemann,**  
Wirtschaftssenator Hamburg

landsprodukts von 6,5 Prozent voraus und damit den stärksten Einbruch in der Nachkriegszeit.

Je nach Handelspartner waren die Exporte unterschiedlich stark beeinträchtigt: Die Ausfuhren nach China gingen im April 2020 vergleichsweise moderat um 12,6 Prozent auf 7,2 Milliarden Euro zurück. China ist der mit Abstand wichtigste Handelspartner des Hamburger Hafens. Rund die Hälfte aller Waren werden in China-Verkehren bewegt. Die Exporte in die besonders betroffenen Länder Frankreich (-48,3 Prozent), Italien (-40,1 Prozent) und USA (-35,8 Prozent) brachen gegenüber dem Vorjahresmonat ein.

Der Deutsche Industrie- und Han-



delskammertag und der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) rechnen mit einem Rückgang der Exporte im Gesamtjahr um mindestens 15 Prozent.

Nach Einschätzung der Welthandelsorganisation (WTO) könnte der Welthandel in diesem Jahr sogar um bis zu 32 Prozent zurückgehen, im günstigsten Fall aber um 13 Prozent, je nach Verlauf der Corona-Pandemie. Schon 2019 habe der Welthandel mit Waren stagniert, belastet von internationalen Handelskonflikten und der Abkühlung der globalen Konjunktur.

Bund und Länder haben sich derweil überraschend auf eine kundenfreundlichere Handhabung der Einfuhrumsatzsteuer geeinigt. Diese soll künftig nicht mehr sofort mit dem Ausladen eines Schiffs oder Flugzeugs sondern erst bis zum 26. des nächsten Monats, also im Maximalfall fast acht Wochen später entrich-

tet werden. Jahrelang hatten zuvor deutsche Häfen und Unternehmen um eine Gleichbehandlung mit anderen europäischen Häfen gekämpft, wo die Steuer erst fällig wird, wenn die Waren den Handel kommt, was bis zu vier Monate dauern kann.

### Erste Schiffe unter Quarantäne gestellt

Unterdessen wurden erstmals von Hamburg anlaufenden Schiffen Corona-Verdachtsfälle gemeldet. Zuerst die „Grande Atlantico“, dann die „Grande Cotonou“. Beide verkehren für die Grimaldi Lines zwischen dem O'Swaldkai und Afrika. Die Crews der ConRo-Schiffe wurden unter Quarantäne genommen. Die „Grande Atlantico“ hat Hamburg bereits wieder verlassen.

Die HPA hat angesichts der wirtschaftlichen Notlage ihrer Kunden erklärt, dass sämtliche Mieten und

Hafennutzungsentgelte für Reedereien und Hafenunternehmen für das zweite und dritte Quartal bis zum Jahresende zu stunden. Die regulären Mieterhöhungen werden von diesem Jahr auf den 1. Juli 2021 verschoben. Für den Kreuzfahrtbereich glaubt die HPA derweil nicht mehr an die Wiederaufnahme des regulären Betriebs in diesem Jahr. Die Reedereien hätten abgespeckte Konzepte entwickelt, bei denen kürzere Tripps von unter einer Woche vorgesehen seien.

Hamburgs Wirtschaftsminister Michael Westhagemann (parteilos) sagte: „Wir verfolgen den Verlauf der Pandemie und deren Auswirkungen auf die Wirtschaft sehr genau und handeln situativ, indem wir die Gegebenheiten kontinuierlich neu bewerten. Für das zweite Halbjahr erwarten wir eine Erholung des Seeverkehrs und eine Entspannung der Lage im Hafen.“

*Text:* Matthias Soyka

**JETZT IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:**

# OSTSEEGRUFT

**DER NEUE KRIMI VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT**



**Spiegel-Bestseller  
Platz 1!**



Eine Freundin der Kommissarin Pia Korittki ist tot. Alles deutet auf einen Unfall hin. Bei der Beerdigung indes behauptet ein Unbekannter, es sei Mord gewesen. Kurz darauf wird unter dem Elternhaus der Freundin eine mumifizierte Leiche gefunden...

**Auch als E-Book oder Hörbuch-DVD zu haben**

**[www.luebbe.de](http://www.luebbe.de)**

# Schramm betreibt Lubminer Hafen

Die Brunsbütteler gewannen die Ausschreibung für den nächsten Ostseestandort



Fotos: Brunsbüttel Ports

Südlich des Hafenbeckens befinden sich Reste des Akw (links) und Produktions-Hallen von Liebherr (rechts)

**Brunsbüttel Ports ist weiter auf Expansionskurs. Die zum Netzwerk SCHRAMM Ports & Logistics gehörende Hafengruppe wird zum Jahreswechsel Betreiber des Industriehafens Lubmin. Eine entsprechende Ausschreibung für den östlich von Greifswald gelegenen Hafen haben die Schleswig-Holsteiner beim Zweckverband Energie- und Technologiestandort Freeendorf (ETF) gewonnen und sich gegen den bisherigen Betreiber H + S Hafentauerei der COE Shipping GmbH durchgesetzt. Lubmin Port wird der 17. Standort der Brunsbütteler sein.**

Zuletzt hatte die SCHRAMM Gruppe 2017 sechs Häfen in Söderhamn an der Ostküste Schwedens übernommen. In Lubmin befindet sich seit 2006 ein breit aufgestellter Industriehafen, in dem eine Vielzahl unterschiedlicher Schütt- und Stückgüter wie beispielsweise Holz und Futtermittel umgeschlagen werden. Aber auch Bauteile für Windkraftanlagen. Die Ostseepipelines Nordstream 1 und 2 enden hier. Daneben hat der Kranbauer Liebherr eine Niederlassung in unmittelbarer Hafennähe.

Mit einer Kailänge von 855 Metern und einem Tiefgang von bis zu 6,10 Metern stehen insgesamt sechs Liegeplätze für

Schiffe mit einer Länge von bis zu 120 Metern für den Güterumschlag zur Verfügung. Die Zwischenlagerung der Güter ist auf mehreren Freilagerflächen (insgesamt 25.000 Quadratmeter) möglich. Zudem verfügt der Hafen über eine Schwerlastpier und eine 3.000 Quadratmeter große Schwergutfläche, die auch den Umschlag und die Zwischenlagerung besonders voluminöser und schwerer Güter ermöglicht. 2019 wurden hier noch rund 58.000 Tonnen umgeschlagen.

Der Hafen ist Teil des Energie- und Industrieparks Lubminer Heide, durch den die frei gewordene Fläche um das Kernkraftwerk Greifswald („Bruno Leuschner“)

genutzt werden soll. Es war das größte Akw der DDR, wurde aber nach der Wiedervereinigung stillgelegt. Der frühere Kühlwasseranschluss des Akw wurde später erweitert und dadurch das Hafenbecken geschaffen.

## Synergien zwischen den Standorten

„Mit dem Lubmin Port werden wir unsere Aktivitäten im Ostseeraum ergänzen, in dem wir mit unseren schwedischen Standorten weiter stärken und Synergien zwischen unseren Standorten schaffen“, erklärte Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel. „Als SCHRAMM group sind wir eines





Das Hafenbecken war ein Kühlwasserauslaufkanal des Akw „Bruno Leuschner“ und wurde 2006 erweitert

von nur wenigen Unternehmen, das ein so großes Netzwerk im Bereich Häfen, Logistik und Schifffahrt als maritimer Komplett-Dienstleister aus einer Hand anbieten kann.“ Der kontinuierliche und gesunde Wachstumskurs von Brunsbüttel Ports mit einer langfristigen und risikoabwägenden Strategie werde damit fortgeschrieben. Unter der Marke SCHRAMM Ports & Logistics erbringe Brunsbüttel Ports bereits an zehn norddeutschen Standorten im Nordsee- und Elberaum sowie am Nord-Ostsee-Kanal und an sechs schwedischen Standorten im Ostseeraum Hafen-, Logistik- und maritime Dienstleitungen. Das Unternehmen sieht großes Potenzial für den Hafenstandort Lubmin. Deshalb werde es den Fokus auch auf die strategische Entwicklung des Standortes setzen. Man wolle in den Standort investieren, hieß es

dazu aus Brunsbüttel. Dazu zählt auch die 120 Hektar große Erweiterungsfläche, die unmittelbar an den Hafen angrenzt.

Damit passt Lubmin sehr gut in das Portfolio der SCHRAMM group. Die Gegebenheiten erinnern stark an den Elbehafen in Brunsbüttel, in dessen unmittelbarer Umgebung sich auch ein

Akw und eine große Industrie- fläche befindet. Im gesamten Hafenverbund der Schleswig-Holsteiner wurden im vergangenen Jahr über 18 Millionen Tonnen Ladung umgeschlagen, wovon rund 13,5 Millionen Tonnen in den drei Brunsbütteler Häfen bewegt wurden.

*Text:* Matthias Soyka



ETF-Vorsteher Axel Vogt und Brunsbüttel Ports Chef Frank Schnabel



# Der Kranbau zu Brunsbüttel

Am Elbehafen entsteht in Rekordzeit eine neue Verladeeinheit



Fotos: Brunsbüttel Ports

Mit einem Mobilkran und dem Kran 5 wird die Maschinenhausplattform auf den Turm gesetzt

**Ungeachtet der Expansion im Ostseeraum investiert Brunsbüttel Ports auch in sein Equipment am Heimatstandort. Seit Ende April wird dort ein zweiter großer Hafemobilkran montiert. Die Arbeiten werden in diesen Wochen abgeschlossen sein – trotz Corona noch vor der eigentlich dafür vorgesehenen Zeit. 8 Millionen Euro wird der neue Doppelenker-Wippdrehkran dann gekostet haben. Das Modell „Tukan“ der Eberswalder Firma Kocks Ardelt Kranbau kann 120 Tonnen heben und verfügt über eine Auslage von 63 Metern, was auch eine Beladung von Schiff zu Schiff ermöglicht.**

Dabei fand die Produktion der Kranbaukomponenten an mehreren Standorten in Deutschland, Polen und Ungarn statt. Ende März war sie abgeschlossen. Nun galt es die Einzelteile zum Elbehafen zu transportieren. Mitte April wurden der vier Meter hohe und 17 Meter lange Portalriegel und

der fünf Meter hohe und zehn Meter lange Portalturm per Lkw aus einem Stahlwerk in den Stettiner Hafen gebracht und auf ein Binnenschiff geladen. Über den Oder-Havel-Kanal fuhr dies zum Hauptwerk nach Eberswalde, wo die Maschinenhausplattform hinzugeladen wurde. Von dort ging

es über die Elbe und die Elbeseitenkanal bis nach Brunsbüttel, wo das Schiff am 22. April ankam.

Mit dem Kran 6, der die gleiche Hebeleistung hat und später mit dem neuen Kran 7 auch im Tandemhub arbeiten soll, wurden die Teile aus dem Binnenschiff gehoben. Anschließend begann



Anlieferung per Binnenschiff aus Polen



Ausladen der Basiskomponenten am Elbehafen



der Aufbau. Zunächst wurden die mächtigen Fahrwerke auf die Kranschiene gehoben und darauf die Portalriegel gehoben. Anschließend wurde mithilfe zweier Kräne der Querriegel auf den beiden Fahrwerken fixiert. Als Letztes folgte das Aufsetzen des Portalturms auf den Querriegel. Damit stand der Unterbau.

Drei Wochen später wurde der 36 Meter lange Ausleger im Hafen des polnischen Police auf ein Küstenmotorschiff geladen und nach Brunsbüttel gebracht. Kurz darauf wurde am 27. Mai die Maschinenhausplattform auf den Portalturm gehoben. Weitere gut zwei Wochen später wurden der Ausleger und der Drucklenker aus dem Kümo gehoben. Letzte Einzelteile werden nun noch per Lkw an die Elbe geliefert, wo in diesen Tagen die Endmontage abgeschlossen werden soll. Am 28. Juli soll Einweihung sein, sechs Wochen früher als geplant.

#### Eine der größten Investitionen der Firmengeschichte

Für Brunsbüttel Ports ist es eine der größten Investitionen der Firmengeschichte. „Wir haben das Binnenschiff als Transportmittel bewusst gewählt, um die Transporte der voluminösen und schweren Kran-Komponenten aus Stettin und Eberswalde von der Straße auf das Wasser zu verlagern“, berichtet Geschäftsführer Frank Schnabel. „Durch wurden nicht nur die Straßen von Schwertransporten entlastet, sondern auch ein möglichst umweltbewusster Transport ermöglicht.“ Brunsbüttel Ports werde mit dem neuen Gerät größere Gütermengen noch flexibler und kundenorientierter umschlagen können.

*Text:* Matthias Soyka



Das erste Fahrwerk steht auf den Kranschiene



Der Querriegel wird in Position gebracht



Ankunft des 36 Meter langen Auslegers aus Police

# Kein Unternehmen wackelt

Schiffszulieferer befürchten keinen drohenden Stellenabbau



Foto: SKL

Hightech made in Schweinfurt: Der Antriebsstrang eines schwimmenden Gezeitenkraftwerks

**Die Zulieferindustrie des deutschen Schiffbaus erwartet trotz der Corona-Krise keinen nennenswerten Jobabbau. Zu diesem Schluss kommt die Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems des Verbands der Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA). „Die Gesamtsituation ist angespannt. Kein Unternehmen wackelt, aber alle sind im Krisenmodus“, sagte der Vorstandsvorsitzende Martin Johannsmann.**

Natürlich habe die Corona-Pandemie den Aufschwung des letzten Jahres gestoppt. Die Zulieferindustrie hatte in 2019 einen Umsatzzuwachs um 400 Millionen Euro auf 11,1 Milliarden Euro verzeichnet. Auch die Zahl der Mitarbeiter habe um drei Prozent auf 64.500 zugelegt, so Johannsmann. Drei Viertel aller Waren und Dienstleistungen wurden exportiert. Nun allerdings erwartet jedes vierte Unternehmen einen Einbruch um über 20 Prozent. Am stärksten sei die Kreuzfahrtbranche betroffen, wo der Markt völlig zusammengebrochen sei. Er macht etwa 15 Prozent des Branchenumsatzes aus. Dort dürften am ehesten kleinere Schiffe wieder gebaut werden. Auch in der Offshore-Industrie für Öl und Gas seien die Aussichten aufgrund des abge-

stürzten Ölpreises eher schlecht. Dagegen setzt der VDMA auf die Windkraft auf hoher See, die

vom Bund erklärtermaßen nun wieder gefördert werde. Auch die Ankündigung, öffentliche Aufträge



**Martin Johannsmann,**  
Vorstandsvorsitzender



**Martin Deleroi,**  
Stellv. Vorstandsvorsitzender



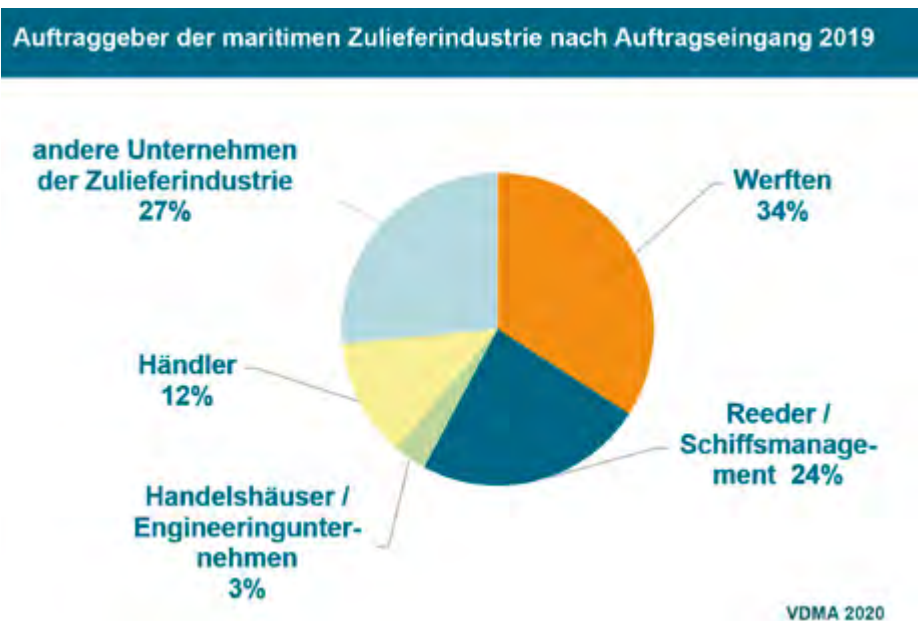
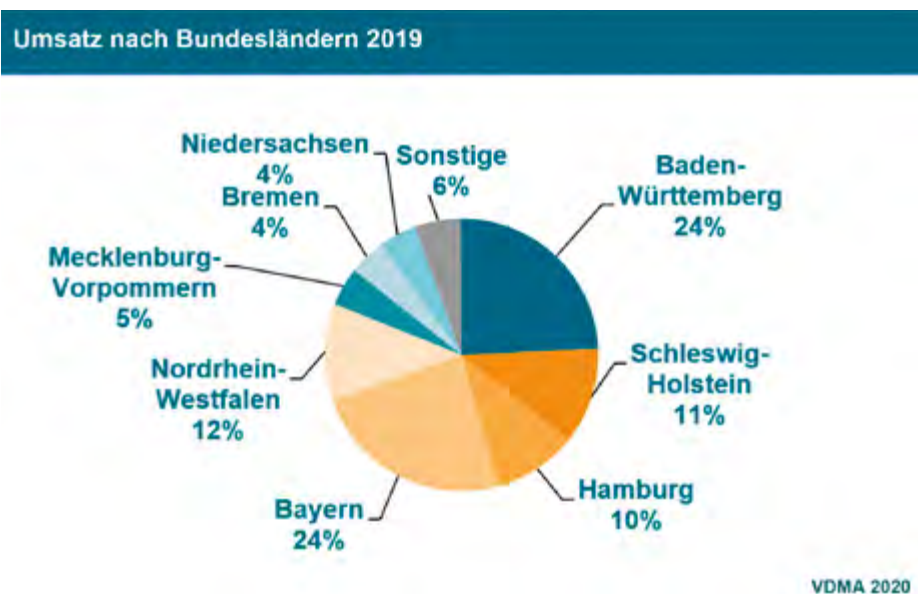
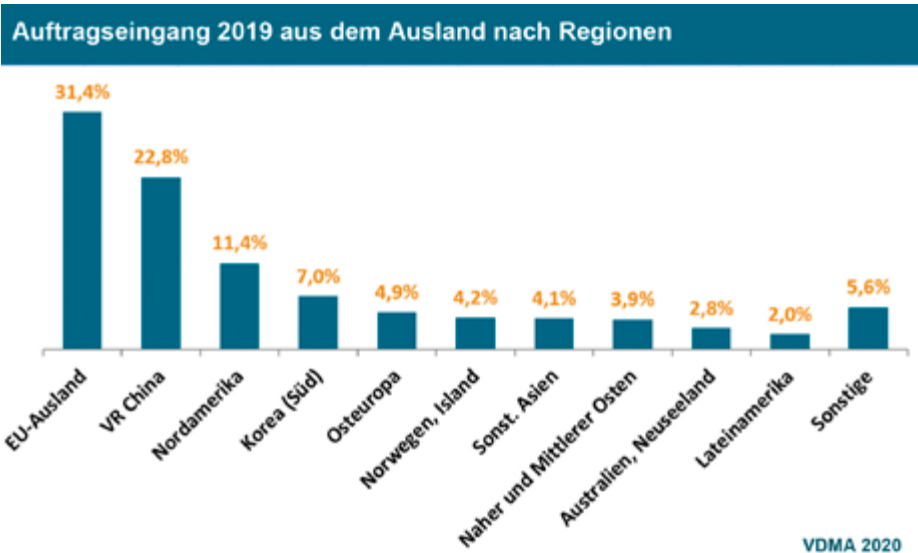
für Marine- und zivile Schiffe im Zuge des Konjunkturprogramms des Bundes vorzuziehen, gebe der Branche Hoffnung. Probleme hätten die Betriebe derzeit noch wegen der Reisebeschränkungen im Bereich Service. Viele Arbeiten könnten nicht mehr vor Ort erledigt werden, sondern per Anleitung via Online-Schaltungen.

Wie lange die Krise anhalten werde, könne nicht genau beziffert werden, sagte der stellvertretende Vorsitzende Klaus Deleroi. Die Prognosen bezüglich des Anstiegs des Welthandels schwankten zwischen +0,7 und +3,2 Prozent. Gut möglich, dass der Einbruch bis 2023 anhalten werde, dann jedoch von einer umso stärkeren Gegenbewegung abgefangen werde, da sehr viele alte Tonnage auf den Weltmeeren verkehre sowie ständig steigende Umweltschutzaufgaben sowie höhere Effizianzorderungen die Nachrüstung dieser Schiffe befördere.

Antriebe aus Wasserstoff sind die große Hoffnung

Große Hoffnung hegt der VDMA für Wasserstoff. Dieser sei erheblich besser geeignet als die Hybridtechnologie, auch in der Schifffahrt, so Johannsmann. Grüner Wasserstoff, der aus Erneuerbaren Energien erzeugt wird, und daraus resultierende Power2X-Energieträger seine die Lösung zur Erreichung der weltweiten Klimaziele. Hier müsse die Effektivität weiter verbessert werden. Zudem sollte der dazu nötige Windstrom massiv ausgebaut werden und ein Programm für außenwirtschaftliche Partnerschaften entwickelt werden, wo Wasserstoff „Made in Germany“ klimaneutral produziert werden könnte.

*Text:* Matthias Soyka



# Strafbarkeit von Firmen kommt

Die Bundesregierung hat das Verbandssanktionsgesetz beschlossen

**Die Bundesregierung hat den von Bundesjustizministerin Christine Lambrecht (SPD) vorgelegten Entwurf für ein sogenanntes Verbandssanktionengesetz beschlossen. Das Gesetz heißt inzwischen „Gesetz zur Stärkung der Integrität der Wirtschaft“, unter dem noch relativ neuen Namen geht es aber weiterhin um das, was seit Jahren als „Unternehmensstrafrecht“, „Unternehmenssanktionen“ oder „Verbandssanktionen“ diskutiert wird.**

Die Idee: Bei Verstößen gegen das Strafrecht sollen nicht nur verantwortliche Manager oder Beschäftigte, sondern auch die Unternehmen selbst zur Verantwortung gezogen werden. Anders als bisher soll dann das Legalitätsprinzip gelten. Das heißt, die Staatsanwaltschaft muss gegen das Unternehmen ermitteln.

Das Gesetz ist Neuland für das deutsche Strafrecht, denn ein Unternehmensstrafrecht existiert bisher nicht. Das deutsche Strafrecht kennt nur die Bestrafung natürlicher Personen, nicht aber der juristischen Person, für die sie tätig geworden sind. Eine Sanktionsmöglichkeit von Unternehmen besteht derzeit nur im Ordnungswidrigkeitenrecht, vor allem in § 30 OWiG. Grund dafür ist, dass juristische Personen nach der bestehenden Strafrechtsdogmatik handlungs- und schuldunfähig und damit nicht straffähig sind.

Seit Jahrzehnten wird diskutiert, ob der Gesetzgeber eine Gesetzesgrundlage für die Bestrafung von juristischen Personen

für das Verhalten seiner Vertreter und Mitarbeiter schaffen sollte. Dies hat die Bundesregierung mit dem Gesetzesvorschlag erstmalig in Angriff genommen. Das Vorhaben ist Teil des Koalitionsvertrags, war allerdings von Anfang an heftig umstritten. Nach langem hin und her in der Großen Koalition hatten sich CDU/CSU und SPD im April dieses Jahres schließlich auf einen Gesetzentwurf geeinigt.

## Eigentlich verschärfte Ordnungswidrigkeiten

Im Kern geht es dabei um ein verschärftes Ordnungswidrigkeitenrecht, speziell auf Unternehmenskriminalität zugeschnitten und mit Verbraucherschützenden Elementen. Der Entwurf vermeidet es tunlichst, von „Strafen“ zu sprechen, und hält sich stattdessen an „Sanktionen“. Der juristische Begriff „Verbände“ ist auf den ersten Blick irreführend, meint aber juristische Personen und Personenvereinigungen. Sie fallen in den Anwendungsbereich des Gesetzes, wenn ihr Zweck auf

einen wirtschaftlichen Geschäftsbetrieb gerichtet ist. Wirtschaftsvertreter, Berufsverbände und Experten haben zu dem Gesetzentwurf Stellung genommen. Vor allem von Wirtschaftsverbänden und aus der Anwaltschaft gab es scharfe Kritik. Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK), der Arbeitgeberverband BDA, der Handelsverband HDE, der Verband „Die Familienunternehmer“ und der Bundesverband der Unternehmensjuristen (BUJ) lehnten das Gesetzentwurf ab, der Entwurf dürfe „in seiner jetzigen Form nicht weiter verfolgt werden“, hieß es in dem Schreiben der Verbände. Der Deutsche Anwaltverein kritisierte, es handle sich dem Grunde nach um ein Unternehmensstrafrecht, die Verschärfung der Sanktionen sei nicht angemessen. Mehrere Strafrechtsprofessoren hatten den Gesetzentwurf dagegen grundsätzlich begrüßt, sahen aber ebenfalls in einzelnen Punkten Nachbesserungsbedarf.

Der Gesetzentwurf sieht für große Wirtschaftsun-

ternehmen Sanktionen in Höhe von bis zu zehn Prozent des Jahresumsatzes vor. Für Unternehmen mit weniger als 100 Millionen Euro Jahresumsatz soll es bei Sanktionen von höchstens zehn Millionen Euro bei vorsätzlichen Straftaten und höchstens fünf Millionen Euro bei fahrlässig begangenen Straftaten bleiben. Zudem kann der Staat das aus Straftaten erlangte Vermögen einziehen und damit Betroffene entschädigen. Die Möglichkeit, Verbände aufzulösen, war schon im Referentenentwurf nicht mehr vorgesehen. Gerichte sollen bei der Urteilsfindung die Sanktionen mildern, wenn der betreffende Verband wesentlich dazu beigetragen hat, die Verbandstat und die Verbandsverantwortlichkeiten aufzuklären. Die Staatsanwaltschaft muss künftig bei einem Anfangsverdacht gegen das Unternehmen ermitteln. Das Unternehmen erhält seinerseits bestimmte Verfahrensrechte, wie etwa das Recht zu schweigen für den gesetzlichen Vertreter des Unternehmens, aber auch



die Rechte auf rechtliches Gehör, zur Stellung von Beweisanträgen, zur Benennung von Zeugen und zur Einlegung von Rechtsbehelfen.

Außerdem trifft der Gesetzentwurf Regelungen für interne Untersuchungen, etwa dazu, wie solche Untersuchungen durchgeführt und dokumentiert werden müssen, damit sie eine Sanktionsmilderung nach sich ziehen können. Im Mittelpunkt der internen Untersuchungen stehen Mitarbeiterbefragungen. Dabei müssen die Grundsätze eines fairen Verfahrens eingehalten werden. So sieht der Gesetzentwurf zum Beispiel vor, dass Mitarbeiter vor der Befragung darauf hingewiesen werden, dass ihre Auskünfte in einem Strafverfahren gegen sie verwendet werden könnten, dass sie einen Anwalt hinzuziehen und auch die Auskunft verweigern dürfen.

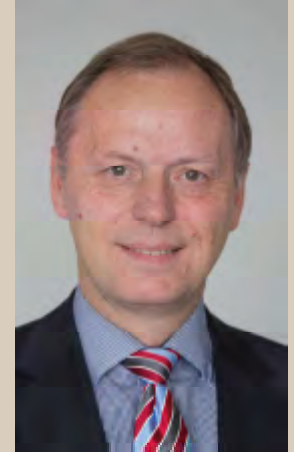
Grundsätzlich wird in dem Gesetzentwurf zwischen der anwaltlichen Vertretung für die interne Untersuchung und der Verteidigung des Unternehmens strikt getrennt. Diese Regelungen waren vor allem von Anwälten kritisiert worden. Zwar ist nicht ausgeschlossen, dass Anwälte einer Kanzlei die internen Untersuchungen wie auch die Verteidigung übernehmen, allerdings muss die Kanzlei beide Vorgänge intern strikt von

einander trennen. Zudem können Unterlagen aus den internen Ermittlungen unter Umständen auch beim Anwalt beschlagnahmt werden – wenn sie nicht dem geschützten Vertrauensverhältnis zuzuordnen sind. Der anwaltliche Berater dürfe kein „sicherer Hafen“ für die Aufbewahrung von Unterlagen sein, heißt es dazu in der Begründung des nun beschlossenen Entwurfs.

Wichtig ist, dass neben der Verbandsbestrafung die individuelle Strafbarkeit der handelnden Personen bestehen bleibt. Der sogenannte „ne bis in idem“-Grundsatz verhindert dies nicht. Er besagt zwar, dass derselbe Täter wegen desselben Sachverhalts nicht mehrfach strafrechtlich verfolgt werden darf. Nicht untersagt ist hingegen die Verurteilung zweier verschiedener Personen wegen desselben Sachverhalts. Das Unternehmen und die natürliche Person sind rechtlich betrachtet zwei verschiedene Rechtssubjekte. Unternehmens- und Mitarbeiterverantwortlichkeit können also nebeneinander bestehen und bilden folglich jeweils gewissermaßen eine eigene Schuld. Das bedeutet, dass bei einer Individualverantwortung der Mitarbeiter eine Unternehmensstrafe nicht zu Doppelbestrafung führt. Etwas anderes wird in Zukunft nur bei Ein-Mann-Unternehmen (z.B. Ich-AG oder

Ein-Mann-GmbH) gelten. Zwar handelt es sich auch in diesem Fall um zwei Rechtssubjekte. Ansonsten wäre es möglich, dieselbe Person unter dem Namen des Einzelunternehmens als auch dem Namen der natürlichen Person zu bestrafen. Insofern erscheint es erforderlich, dass der Gesetzgeber Einzelunternehmen aus dem Kreis tauglicher Adressaten von Unternehmenssanktionen ausschließt, um den verfassungsrechtlichen Grundsatz des „ne bis in idem“ zu wahren.

Die Möglichkeit der strafrechtlichen Verfolgung von Wirtschaftsunternehmen wird also bald kommen. Getreu dem



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

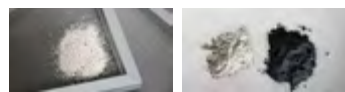
Motto, dass kein Gesetz den Bundestag so verlässt, wie es hereingekommen ist, bleibt die endgültige Fassung des Gesetzes abzuwarten.

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

## Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- 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](mailto:info@bock-schulte.de)  
[www.bock-schulte.de](http://www.bock-schulte.de)

Zertifiziert nach:  
DIN EN ISO 9001:2015  
DIN EN ISO 14001:2015  
GMP\*, HACCP

# Edel-Italiener hinterm Strand

Im „Al Giardino da Toni“ kann man sich vom Baden in der Ostsee erholen



Das Restaurant liegt ein paar Meter vom Strand weg



Der Gastraum ist mit Glaswänden abgetrennt

**Endlich darf man wieder raus aufs Land fahren und sich die frische Seeluft um die Nase wehen lassen. Tun Sie das doch einmal in Kellenhusen, zwischen Lübeck und Fehmarn gelegen, und kehren Sie hinterher im „Al Giardino“ ein, wo Antonio und Sabine Lagrasta ein italienisches Restaurant betreiben, das seit 30 Jahren für seine außergewöhnlich gute Küche auch abseits von Pizza und Pasta bekannt ist. Wer nicht zum normalen Essen kommen möchte, kann sich auch für die ein oder andere Autorennlesung anmelden, die hier gepaart mit gutem Essen stattfinden.**

Letztlich ist es egal, was Sie nehmen, denn das Essen ist außergewöhnlich gut. Mittags gibt es sogar recht günstige Angebote Spargel in Sauce Hollandaise (16,50 Euro) oder Spaghetti all'amatriciana für 11,90 Euro. Fast noch interessanter sind die Tagesempfehlungen wie Rotbarschfilet in knuspriger Panade, gebratene Doradenfilets mit Knoblauch-Tomaten oder Saltimbocca mit Röstkartoffeln für jeweils 12,50 Euro. Dazu wird auch noch ein Dessert gereicht.

Die Karte birgt aber noch weitaus mehr. Pasta-Spezialitäten wie Spaghetti mit Pfifferlingen und Speck oder mit Seeteufel, Garmelen und

Miesmuscheln oder mit Sommertrüffeln. Das alles für 16,90 bis 19,90 Euro zu haben.

Pizzen gibt es natürlich auch, aber nur an drei Tagen in der Woche. Sie kosten zwischen 11,50 und 14,40 Euro.

Gerne macht sich Toni an Fisch heran. Lachs-, Dorsch- und Rotbarschfilets finden wir auf einem Teller vereint oder auch als Einzelgerichte für jeweils um die 20 Euro.

Uns steht allerdings



Klasse Brot

eher nach Fleisch. Es gibt Kalbsfilet mit zweierlei Spargel und Gnocchi in Rosmarinbutter. Und das ist wirklich zum Reinsetzen. Das Fleisch zergeht auf der Zunge, die Rosmarinbutter umhüllt perfekt die kleinen Klößchen und das Gemüse ist auf den Punkt bissfest.

Vorneweg gab es als kleinen Appetizer ein Paar Stücke selbstgebackenes Brot, das optisch eher an einen Blechkuchen erinnert, ge-



Kalbsfilet mit Spargel

schmacklich aber mit zu dem Besten zählt, was wir diesbezüglich je gegessen haben.

Aufgrund der bekannten Einschränkungen sollte man jedoch besser einen Platz vorbestellen, da etliche Tische bis auf weiteres aus dem Gastraum verbannt wurden. Und der Garten, der der Lokalität den Namen gab, existiert nicht wirklich.

**Text:** Nils Knüppel

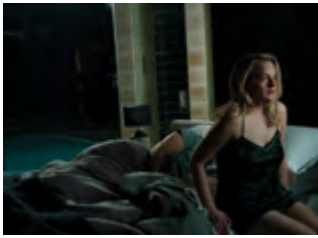
**Al Giardino da Toni**  
Waldstraße 5  
23746 Kellenhusen  
Tel: 04364 - 17 59  
www.al-giardino.de  
post@al-giardino.de

**Öffnungszeiten:**  
Di.-So. 12- 14 Uhr  
und 17.30 - 22 Uhr



# Ein fieser, kleiner Schocker

In „Der Unsichtbare“ entflieht Elisabeth Moss ihrem tyrannischen Peiniger



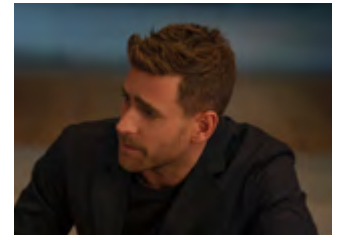
Nichts wie weg



Keiner glaubt Ce



Auf dem Dachboden findet man so manches...



Wie fies war der Freund?



Wo kommt die Hand her?

**Ok, wenn ein Film den Titel „der Unsichtbare“ trägt, könnte man zuerst auf die Idee kommen, dass Universal Pictures an der Gage für den Hauptdarsteller sparen wollte. Und die filmische Umsetzung der Existenz eines Mannes oder Gegenstandes, der nicht zu sehen ist, gelingt auch nicht immer, wie man im James Bond-Film „Stirb an einem anderen Tag“ mit dem optisch verschwundenen Aston Martin leidlich feststellen musste. Doch in diesem fieseren, kleinen Thriller wird dadurch eine Frau in den Wahnsinn getrieben.**

Letztlich ist der Film eine Neuadaption von H.G. Wells' gleichnamigem Roman und dessen Verfilmung von 1933. Nur unter dem ganz anderen Blickwinkel der häuslichen Gewalt.

Cecilia (Elisabeth Moss, „Mad Men“, „The Handmaid's Tale“) gelingt es, sich nachts aus dem Haus ihres kontrollsüchtigen Freundes zu stehlen und dem gewalttätigen Millionär zu entkommen. Sie versteckt sich bei einem befreundeten Polizisten, wo ihr zwei Wochen später ihre Schwester die Nachricht überbringt, dass sich Ex-Freund Adrian das Leben

genommen hat. Nicht nur das, er hat ihr auch 5 Millionen Dollar hinterlassen, unter der Bedingung, dass sie weder straffällig noch geisteskrank wird.

Doch kaum hat „Ce“ ihr neues, freies Leben begonnen, mehrten sich merkwürdige Begebenheiten. Ce fühlt sich beobachtet von etwas, was sie nicht sehen kann. Ist Adrian etwa doch nicht tot? Schließlich war er ein brillanter Erfinder in Sachen Optik. Oder ist Ce unter der jahrelangen Misshandlung Adrians schlicht verrückt geworden?

Es gehört zu den üblichen Sujets des

Genres, dass der Heldin erstmal niemand glaubt, und so wird in der ersten Stunde des Films die Spannungsschraube immer weiter angezogen. Zum Ende hin freilich lässt die Streifen deutlich nach. Immerhin muss sich der Zuschauer nicht mit irgendeinem kruden außerirdischen Wesen oder einem anderen Fantasy-Einfallsblick eines US-Drehbuchautors auf Zombie-Droge herumärgern, wie man es in vielen anderen Streifen dieser Art oft genug erleben muss. Dennoch klaffen auf dem Weg zum Fina-

le doch allerhand Logiklöcher. Schwamm drüber. Elisabeth Moss spielt die gequälte Seele eindrucksvoll, die Schock-Elemente sind clever gemacht und der Film ist optisch sehr gut umgesetzt.

*Text: Eva-Maria Esch*



Ab sofort zu haben

## Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA):



Michael Fussner (oben) ist neuer kaufmännischer Geschäftsführer im Segment Immobilien. Er folgt Matthias Funk nach, der künftig als Leiter End-to-End/Change-Management im Zuständigkeitsbereich der Vorstandsvorsitzenden Projekte verantwortet. Fussner ist seit Januar 2004 als Rechtsanwalt mit Schwerpunkt Immobilien im Unternehmen beschäftigt und verfügt von daher über umfangreiche Expertise in immobilienwirtschaftlichen Themen. Zudem leitete der 45-Jährige die Versicherungs-



und Schadensabteilung und fungierte als Datenschutzbeauftragter des Konzerns. Zudem hat Dr. Christian Langer (unten) die Leitung des Bereichs Unternehmensentwicklung/Digitalisierung bei der HHLA übernommen und ist nun auch für digitale Themen zuständiger Geschäftsführer der HHLA-Tochter HPC. Der 48-Jährige war zuletzt Chief Digital Officer der Lufthansa Group und Managing Director des Lufthansa Innovation Hubs. In diesen Funktionen verantwortete er die digitale Transformation der Fluggesellschaft.

und Schadensabteilung und fungierte als Datenschutzbeauftragter des Konzerns. Zudem hat Dr. Christian Langer (unten) die Leitung des Bereichs Unternehmensentwicklung/Digitalisierung bei der HHLA übernommen und ist nun auch für digitale Themen zuständiger Geschäftsführer der HHLA-Tochter HPC. Der 48-Jährige war zuletzt Chief Digital Officer der Lufthansa Group und Managing Director des Lufthansa Innovation Hubs. In diesen Funktionen verantwortete er die digitale Transformation der Fluggesellschaft.

## K+S Aktiengesellschaft:

Der Aufsichtsratsvorsitzende Dr. Andreas Kreimeyer, Diplom-Biologe und ehemaliges Mitglied des Vorstands der BASF Aktiengesellschaft, Ludwigshafen, und Philip Freiherr von dem Bussche,

Diplom-Kaufman und ehemaliger Vorstandssprecher der KWS SAAT AG, Einbeck, sind als Mitglieder des Aufsichtsrats bestätigt worden. Neu in das Gremium ist Dr. Rainier van Roessel, Diplom-Kaufmann und ehemaliges Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor der LANXESS AG, Köln, hinzugekommen. Er löste George Cardona ab, der nicht mehr für eine Wiederwahl zur Verfügung stand.

## Bundesvereinigung Logistik e.V.:



Die BVL trauert um ihren langjährigen Vorstandsvorsitzenden Hanspeter Stabenau. Er verstarb 85-jährig in Bremen. 1978 hatte der Verkehrswissenschaftler die BVL mit gegründet.

# IMPRESSUM

### Verleger:

Matthias Soyka  
Norddeutsches  
Medienkontor NMK GmbH  
Minsbekkehre 14  
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail [info@norddeutsches-medienkontor.de](mailto:info@norddeutsches-medienkontor.de)

### Medienberatung:

Telefon +49.40.26 09 84 79  
E-Mail [info@norddeutsches-medienkontor.de](mailto:info@norddeutsches-medienkontor.de)

ISSN 2193-5874

### Grafik:

NMK  
Telefon: +49.40.36 09 84 79

### Auflage:

Print: 1.200  
Online: 8.000

### Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

### Druck:

Flyeralarm

### Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

### Abonnements:

Jahresabonnement:  
Print: 54 Euro  
Online-Ausgabe: 12 Euro  
Kombi-Paket  
(Print + Online): 60 Euro

### Erscheinungsweise:

Monatlich online und als  
Printausgabe

### Onlineprogrammierung:

Philip Becker

### Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.  
Hamburg 2020

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**11. August 2020**



**Redaktion:** Matthias Soyka  
(V.i.S.d.P.)  
Eva-Maria Esch  
Matthias Jagenberg  
Nils Knüppel



## Hamburg Heimathafen für Hurtigruten

**Hamburg** – Das Expeditionsschiff „MS Otto Sverdrup“ der norwegischen Reederei Hurtigruten wird ab dem kommenden Jahr Hamburg als seinen Heimathafen haben. Alle zwei Wochen soll das Schiff mit bis zu 530 Passagieren von hier aus nach Norden zur alten Postschiffroute aufbrechen.

## Größtes Containerschiff am Burchardkai



**Hamburg** – Mit der „HMM ALGECIRAS“ steuerte das mit 23.964 TEU derzeit weltgrößte Containerschiff und gleichzeitige Flaggschiff der südkoreanischen Linienreederei HMM (ehemals Hyundai Merchant Marine) erstmals den Burchardkai an. Insgesamt 13.600 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) wurden gelöscht und geladen. Eingesetzt wird der Containerriesen in der Asien-Europa-Fahrt im FE-4 Liniendienst. Dieser wurde mit dem auch Hamburg anlaufenden FE-2 Dienst der THE Alliance zusammengelegt. Mit einer Schiffslänge von 400 Meter und einer Breite von 61 Meter zählt die „HMM ALGECIRAS“ mit ihren noch folgenden 11 Schwesterschiffen zur Gruppe der „Megamax-24“-Container-

schiffe. Diese besonders großen Schiffe können bei 24 Reihen in der Länge 24 Container quer stauen. Den Hamburger Hafen verbinden acht Liniendienste mit Südkorea – drei Container-Liniendienste und fünf Mehrzweck-Dienste. Im letzten Jahr wurden 255.000 TEU zwischen der Hansestadt und den südkoreanischen Häfen Busan und Masan transportiert. Das ist ein Anstieg von 5,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Südkorea nimmt derzeit Rang 6 der wichtigsten Handelspartner des Hamburger Hafens im Containerumschlag ein.

## Forschungszentrum beschlossen

**Berlin** – Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) richtet in Geesthacht ein Institut für Maritime Energiesysteme ein. Ein Schwerpunkt der wissenschaftlichen Arbeit soll darin liegen, Technologien zu entwickeln, die Strom, Wärme und Kälte für Fracht- und Passagierschiffe energieeffizient und emissionsarm bereitstellen. Dabei spielt die Weiterentwicklung von Brennstoffzellen für maritime Anwendungen eine wichtige Rolle. Weitere Themen der Forscher werden die Energieeffizienzsteigerung der Schiffe im Hafenbetrieb sowie die Infrastruktur der Energieversorgung an Land sein. Das Bundesverkehrsministerium finanziert das Institut mit jährlich 15 Millionen Euro, das Land Schleswig-Holstein mit 1,7 Millionen Euro. Zudem schießt Kiel einmalig 15 Millionen Euro Anschubfinanzierung hinzu.

## Mukran baut Anschluss an Seidenstraße aus



**Sassnitz** – Die Mukran Port Terminals GmbH und die DBO Bahnoperator GmbH verdoppeln die Frequenz der Abfahrten der Seeverbindung zwischen Baltijsk (Kaliningrad) und Sassnitz. Seit Ende März verkehrte dort ein Schiff einmal in der Woche und transportierte in dieser Zeit insgesamt 2.200 TEU. Die Container kamen über die Neue Seidenstraße aus China. Mukran ist mit der Baltic Sea Bridge Teil des Warenstroms. Zudem soll ein größeres Schiff eingesetzt werden.

## VTG modernisierte Tankwagenflotte

**Hamburg** – Die VTG Rail Logistics hat nach sechs Jahren die Modernisierung ihrer Flüssiggaswagenflotte abgeschlossen. Von den 1.500 Waggons wurden 800 komplett saniert oder ausgetauscht. Sie haben nun eine höhere Zuladung und deutlich leisere Bremsen. Zudem verfügen alle Waggons über Telematik-Einheiten. Außerdem hat das Hamburger Unternehmen 40 von 60 Containertragwagen an MEDWAY Italia ausgeliefert, die zusammen mit MEDLOG Italia, eine Tochter von MSC, Verkehre zwischen den italienischen Seehäfen und dem Hinterland organisiert.





Leistungen:

Stückgutversand



Stahllogistik



Schiffersatzteillager



Nahverkehr



Fernverkehr



Seefracht



Schiene



Luftfracht



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](mailto:ingo.kock@guehh.de)  
 Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)

