AUSGABE 3/2015 - Deutschland € 4,50

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Riesenzoff um A 26

NABU fühlt sich von der Hamburger Wirtschaftsbehörde belogen

Die blaue Fläche links stellt das Biotop dar, das rote Rechteck darin die umstrittene Obstplantage

Die Umweltverbände gelten in der Hamburger Hafenwirtschaft seit der gerichtlichen Auseinandersetzung um die Fahrrinnenanpassung der Elbe als no go. Nicht zuletzt deshalb hatte der NABU Hamburg in den letzten Monaten eine Annäherung an den Senat gesucht, zumal nun die Grünen im Stadtstaat mit an der Regierung sein werden. Doch beim Thema A26 gab es neuen Streit. Und diesmal haben wohl nicht die Naturschützer Schuld. Wie es scheint, hat sich die Wirtschaftsbehörde über zuvor schriftliche gegebene Zusagen hinweg gesetzt und vollendete Tatsachen geschaffen. Der NABU fühlt sich von der Behörde sogar „belogen“ und hatte die Verhandlungen zwischenzeitlich abgebrochen.

Der NABU-Vorsitzende, Ex-Umweltsenator Alexander Porschke, bat jedoch in einem Schreiben an Bürgermeister Olaf Scholz, den Streit zur Chefsache zu erklären. Eine Antwort erhielt der NABU-Chef daraufhin von Wirtschaftssenator Frank Horch, in dem er sein Unverständnis bezüglich des Abbruchs äußerte und eine Wiederaufnahme der Verhandlungen anbot. Dies ist zwischenzeitlich zwar geschehen, doch ohne sichtbare Annäherung. In Hafenkreisen fürchtet man nun, dass die neue Trasse erst nach einer möglichen Ausrichtung der Olympischen Spiele im Jahr 2024 fertig werden könnte. Seite 4

Neu verhandeln

Der Bundesrechnungshof rät, den Staatsvertrag für den Fehmarnbelttunnel neu zu verhandeln. *S. 3*

Beeindruckende Zahlen

Eine neue PLANCO-Studie unterstreicht die Bedeutung des Hamburger Hafens. *S. 6*

Neuer Hafenverbund

Lüneburg, Uelzen und Wittingen wollen sich am ESK gemeinsam vermarkten. *S. 8*

GROMEX DichtungsHaus
ZIGSXPRESS www.zigsxpress.de
siegelschuppen.de Speditionsbedarf

Liebe Leserinnen und Leser,

vor eineinhalb Jahren brachte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch den Bau des neuen Kreuzfahrtterminals auf Steinwerder auf den Weg. Kurz darauf begann die Bewerbung für die Olympischen Spiele, bei deren Erfolg zahlreiche große Hafenbetriebe vom Kleinen Grasbrook umgesiedelt werden müssten.

Die einzige Fläche, die dafür prädestiniert gewesen wäre, ist die, auf der nun das Kreuzfahrtterminal entsteht. Dessen Bau wäre am Überseezentrum viel sinniger gewesen. Es wurde aus Kostengründen abgelehnt. Rechnet man die rund 130 Millionen Euro für das Freimachen der Fläche in Steinwerder hinzu, ist dies sogar die teurere Lösung. Und nun setzt Horch mit der A26 auch noch die zweite Ausweichfläche in Moorburg aufs Spiel.

Horch rühmt sich gerne, er betreibe Hafenpolitik auf Sicht. Doch die ist wohl mehr kurz- als weitsichtig.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles

	Seite
Fehmarnbelttunnel teurer	3
Streit um die A26	4
Neue Planco-Studie	6
ESK soll attraktiver werden	8
Logistik-Initiative Hamburg	10

Wirtschaft

	Seite
Neuer Kran bei HCS	12
Quast Präzisionstechnik	14
Dachser Food Logistics	16

Recht & Geld

	Seite
BGH zu Online-Auktionen	18

Essen

	Seite
„Bich Ngoc“	20

DVD

	Seite
Interstellar	21

Personal

	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum 22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Staatsvertrag neu verhandeln?

Rechnungsprüfungsausschuss stellt Fehmarnbelttunnel nach Kostenexplosion in Frage

Ob jemals Autos durch einen Tunnel unter dem Fehmarnbelt rollen werden, wird immer unwahrscheinlicher

Der Bundesrechnungshof hat erhebliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Baus des Fehmarnbelttunnels erhoben. In einer internen Vorlage des Rechnungsprüfungsausschusses zur Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags heißt es, dass die voraussichtlichen Kosten für die Umsetzung des Projekts auf deutscher Seite gegenüber den ursprünglichen Planungen aus dem Jahre 2009 „erheblich“ gestiegen seien. Die Rechnungsprüfer raten daher an zu prüfen, ob der Staatsvertrag mit Dänemark neu zu verhandeln ist. Ein entsprechender Passus ist in dem Staatsvertrag aus dem Jahre 2008 enthalten und sieht das Projekt grundsätzlich in Frage gestellt, sofern sich Kerndaten des Vorhabens vor der Realisierung ändern sollten.

Laut dem Bericht beliefen sich die Kostensteigerungen, bei denen es sich aufgrund weiterhin fehlender Detailplanungen immer noch nur um grobe Schätzungen und somit „Mindestangaben“ handelt, auf „mindestens 120 bis 160 Prozent“. Aufgeführt werden Mindestkosten von 1,5 Milliarden Euro für den Neubau einer zweispurigen Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke, die entgegen ursprünglichen Planungen an den Ostseebädern vorbei führt und statt 160 km/h auf 200 km/h Spitzengeschwindigkeit ausgelegt ist. Nicht berücksichtigt seien dabei Kosten für die Aufrechterhaltung der bestehenden Regionalstrecken. Zudem werde die Strecke nicht vor 2024, also zwei Jahre nach der voraussichtlichen Fertigstellung des Tunnels, elektrisch befahrbar sein. Selbst das Bundesverkehrsministerium bezeichne diesen Zeitplan der Deutschen Bahn als „ehrgeizig“.

Fehmarnsundbrücke soll bis zu 600 Millionen Euro kosten

Ein weiterer Kostenfaktor ist der Neubau einer Brücke über den Fehmarnsund. Die groben Schätzungen für die gut einen Kilometer lange Strecke reichen von 250 bis 600 Millionen Euro. Die Bauzeit sei derzeit noch unklar. Die Straßenanbindung mit einem Ausbau der Bundesstraße auf vier Spuren über eine Länge von 20 Kilometern dürfte mit 109 Millionen Euro zu Buche schlagen und bereits 2016 beginnen.

Vor allem Naturschutzverbände wie der NABU und Anwohner auf Fehmarn kritisieren seit langem den Neubau. Besonders das Kosten-Nutzen-Verhältnis gilt als fraglich. Prognostizierten 10.000 Autos (2047 gerade einmal 15.000 Autos) pro Tag stehen Kosten allein auf dänischer Seite von mindestens 6,2 Milliarden Euro gegenüber.

Text: Matthias Soyka

Ausgleichsfläche fremd vergeben

NABU hatte gegenteilige schriftliche Zusage der Wirtschaftsbehörde

Bleibt die geplante Süderelbbrücke auf Jahre ohne Autobahnanschluss nach Westen?

Der Streit um die westliche A26 geht im Wesentlichen um eine Biotopverbindung als Lebensraumverbund zwischen den Naturschutzgebieten „Westerweiden“ und „Finkenwerder Süderelbe“ im Norden sowie „Moorgürtel“ im Süden. Diese war von der Umweltbehörde vorgeschlagen worden und umfasst einen rund 400 Meter breiten Streifen, der sich von Nordosten nach Südwesten bis unter die Autobahntrasse zieht.

Ziel der Maßnahme sollte es sein, die „Zerschneidungswirkung“ der geplanten A26 im Bereich des Korridors durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Lebensräume, die durch den Straßenbau verloren gehen, sollen im Biotopkorridor wiederhergestellt werden. Doch schon vor Beginn der Verhandlungen zwischen Wirtschaftsbehörde und dem NABU sowie dem Verein Schlickfall und der Arbeitsgemeinschaft Naturschutz Hamburg (neben dem NABU bestehend aus den Vereinen Botanischer Verein Hamburg, Landesjagd- und Naturschutzverband Hamburg, Naturschutzverband GöP, Naturwacht Hamburg, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Hamburg, Verein Jordsand) war eine etwa 6,5 Hektar große Fläche im Inneren des Areals einem Obstbauer zur Nutzung anhand gegeben worden. Dies stellte nach Ansicht des NABU das gesamte Biotop in seiner Kernfunktion in Frage. Die Umweltverbände wollten unter diesen Umständen gar nicht erst in die Verhandlungen einsteigen.

Doch die Behördenleitung versicherte dem NABU mit einem Schreiben des Staatsrats Bernd Egert vom 15. Mai 2014, dass der Grünlandumbruch auf dieser Fläche reversibel sei und die Fläche dem Biotopkorridor als Lebensraum zur Verfügung stehen könnte. Wörtlich heißt es: „Der von Ihnen kritisierte Maisanbau stellt lediglich eine Zwischennutzung dar. Die Verpachtung erlaubt aktuell nur eine kurzfristige Nutzung der Fläche. Dem Pächter werden keine Rechte oder Ansprüche zugestanden. Eine spätere Grünlandnutzung bleibt somit möglich.“

Stadt schuf einfach vollendete Tatsachen

Alexander Porschke, Vorsitzender des NABU, erklärt: „Schon zu Beginn unserer Gespräche mit der Stadt haben wir die Bedeutung dieser Fläche als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und als Bestandteil des zu entwickelnden Biotopkorridors hervorgehoben.

Die Stadt ließ uns lange in dem Glauben, diese Fläche könnte für den Biotopkorridor zur Verfügung stehen.“

Doch es kam ganz anders. Zunächst nutzte der Obstbauer die Fläche als Maisfeld. Zum 1. Februar dieses Jahres wurde ihm dann – entgegen den Behördenzusagen gegenüber dem NABU und dem Vorschlag der Umweltbehörde – eine langfristige Nutzung zugestanden. Die Umweltverbände reagierten empört: „Die Vorstellung, ein womöglich naturnah gestalteter Graben oder ein aufgewerteter Beregnungsteich sollen inmitten einer hoch industriell genutzten Obstplantage mit entsprechendem Spritzmitteleinsatz bzw. intensiver Nutzung Lebensraum für Tiere und Pflanzen bieten, ist absurd. Der Ausgleich muss so stattfinden, dass der Naturverlust tatsächlich kompensiert wird. Dafür müssen auch Flächen außerhalb des Eingriffsgebietes genutzt werden.“ Schließlich werde durch die anderweitige Nutzung die Biotopbreite an den Seiten auf jeweils lediglich 100 Meter reduziert. Dies sei nur verzichtbar, wenn stattdessen der nördlich davon gelegene Vollhöfener Wald mit in den Biotopkorridor einbezogen werde.

Hafenerweiterungsgebiet als Kompensation angeboten

Dieser ist jedoch ein Teil des noch ungenutzten Hafenerweiterungsgebiets Moorburg. Dies wiederum könnte als Ersatzfläche für die im Zuge der Olympia-Bewerbung zu verlagernden Hafenbetriebe auf dem Kleinen Grasbrook von zentraler Bedeutung werden und galt bisher als unantastbar.

Mittlerweile hat sich Wirtschaftssenator Frank Horch (parteilos) persönlich in die Verhandlungen eingeschaltet und sogar Teile eben dieses Vollhöfener Waldes als Kompensation angeboten. Doch die Fronten sind verhärtet, das Vertrauen ist zerstört. Der NABU droht nun, das gesamte Projekt zu beklagen. Verzögerungen von vier Jahren und mehr drohen.

Die Redaktion konfrontierte die Wirtschaftsbehörde mehrfach mit den Vorwürfen, die Naturschutzverbände seien von der Behördenleitung belogen worden. Als Antwort erhielten wir nur, dass es in Sachen A26 nichts Neues gebe.

Text: Matthias Soyka

Beeindruckende Zahlen

Neue PLANCO-Studie unterstreicht wirtschaftliche Bedeutung des Hamburger Hafens

Der Hamburger Hafen wie hier mit dem Rhenus Midgard Terminal ist ein wahrer Jobmotor

Pünktlich zur offiziellen Bewerbung Hamburgs für die Austragung der Olympischen Spiele 2024 oder 2028 hat die Hamburg Port Authority (HPA) die Fortschreibung einer Studie der PLANCO CONSULTING GmbH herausgebracht, die mit neuesten Zahlen die herausragende Bedeutung des Hamburger Hafens für die Metropolregion aber auch für ganz Deutschland in den Bereichen Arbeitsplätzen und Bruttowertschöpfung darstellt. Auf Basis der Daten des Jahres 2013 existieren demnach in Hamburg selbst 126.919 hafenabhängige Arbeitsplätze (10,8 Prozent aller Arbeitsplätze der Hansestadt), 60 Prozent direkt, 40 Prozent indirekt. Bundesweit sind es sogar 267.372 hafenabhängige Arbeitsplätze.

Davon sind 185.943 Mitarbeiter indirekt beschäftigt, 68.327 in der Hafenwirtschaft und 13.102 in der Hafenindustrie. Die Zahl der Hamburger Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft (63.487) verteilt sich auf die Logistikdienstleistung (21.824), den Großhandel (14.401), den Landtransport (11.520), die Schifffahrt (8.071), Banken und Versicherungen (4.134) sowie die Verwaltung inkl. Lotsen (3.538). Allein durch die Kreuzschifffahrt sind derzeit 1.588 Personen beschäftigt.

Nach Wohnorten unterteilt stammen 79.448 der direkten hafenabhängig Beschäftigten aus Hamburg, 23.756 aus Schleswig-Holstein, 13.711 aus Niedersachsen und 10.003 aus dem restlichen Bundesgebiet. Nimmt man die direkt und indirekt Beschäftigten zusammen, wohnen 126.919 (47 Prozent) in Hamburg, 14.350 (fünf Prozent) in Schleswig-Holstein, 12.050 (fünf Prozent) in Niedersachsen und 114.053 (43 Prozent) im restlichen Bundesgebiet.

Auf einen Logistik-Beschäftigten entfallen vier Arbeitsplätze

Auf jeden Hamburger Arbeitsplatz in der Hafenwirtschaft entfallen somit bundesweit 2,4 indirekt hafenabhängige Arbeitsplätze, bei der Hafenindustrie liegt der Faktor bei 2,1. Am krassesten ist das Verhältnis in der Logistik. Auf einen Beschäftigten im Hamburger Hafen kommen bundesweit vier zusätzliche Arbeitsplätze.

Die Bedeutung des Containers für den Hamburger Hafen wird am deutlichsten, wenn man die hafenabhängig Beschäftigung den einzelnen Ladungskategorien zuordnet. Danach werden 58 Prozent durch den Containerumschlag beschäftigt, 21 Prozent durch trockenes Massengut, elf Prozent durch Stückgut, acht Prozent durch flüssiges Massengut und drei Prozent

durch Passagiere. Beeindruckend auch die Wertschöpfung: Von den im Jahr 2013 in Hamburg insgesamt erwirtschafteten 87,6 Milliarden Euro entfallen 13,4 Prozent (11,7 Milliarden Euro) auf hafenabhängige Unternehmen. Da sie nur 10,8 Prozent der Beschäftigten stellen, bedeutet dies, dass sie überdurchschnittlich produktiv arbeiten.

Auch für die übrigen Bundesländer hat der Hamburger Hafen große Bedeutung. Von den 20,486 Milliarden Euro Bruttowertschöpfung insgesamt (12,196 Milliarden Euro indirekte Wertschöpfung, 6,698 Milliarden Euro Hafenwirtschaft, 1,591 Milliarden Euro Hafenindustrie) entfallen 11.702 Milliarden Euro auf Hamburg, aber auch 968 Millionen Euro auf Schleswig-Holstein, womit der Hamburger Hafen die größte Einnahmequelle des Nachbarlandes ist. 882 Millionen Euro fließen nach Niedersachsen, 6,942 Milliarden Euro ins restliche Bundesgebiet.

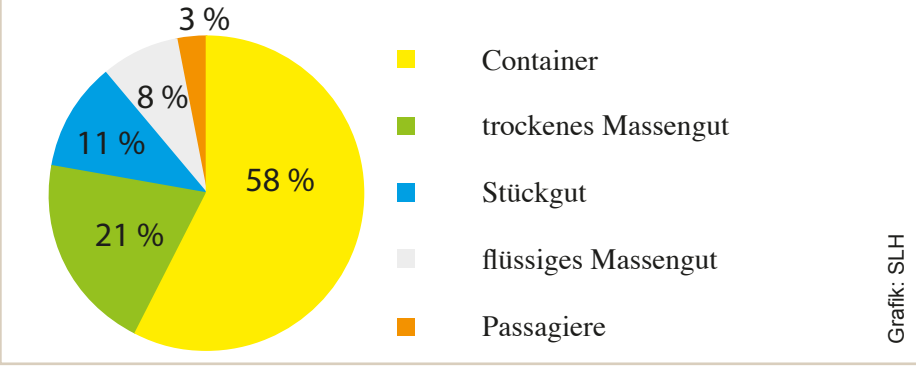
Die Hamburger Bruttowertschöpfung wurde von PLANCO auch nach Branchen unterteilt. Von den insgesamt 11,702 Milliarden Euro rühren 6,387 Milliarden Euro (55 Prozent) von der Hafenwirtschaft her, die sich wiederum auf die Schifffahrt (2,333 Milliarden Euro), die Logistik (2,201 Milliarden Euro), den Großhandel (838 Millionen Euro), den Landtransport (403 Millionen Euro), Banken und Versicherungen (390 Millionen Euro) sowie die Verwaltung (222 Millionen Euro) verteilen. Als die beiden anderen Säulen tragen die indirekte Wertschöpfung mit 3,724 Milliarden Euro oder 32 Prozent und die Hafenindustrie mit 1.591 Milliarden Euro oder 13 Prozent zum Gesamtergebnis bei.

2013 spülte der Hamburger Hafen 824 Millionen Euro Steuereinnahmen in das Stadtsäckel, davon 420 Millionen Euro an Lohn- und Einkommensteuer, 202 Millionen Euro Gewerbesteuer, 181 Millionen Euro Umsatzsteuer und 21 Millionen Euro Körperschaftssteuer. Steuereinnahmen in Schleswig-Holstein lagen bei 178 Millionen Euro, in Niedersachsen bei 142 Millionen Euro.

Die hafenabhängigen Einkommen betrugen insgesamt 6,565 Milliarden Euro, wovon 4,109 Milliarden Euro in Hamburg verblieben, 1,229 Milliarden Euro in Schleswig-Holstein, 709 Millionen Euro in Niedersachsen und 517 Millionen Euro im restlichen Bundesgebiet. 52 Prozent der Gelder kommen aus der Hafenwirtschaft, 35 Prozent aus indirekten Beschäftigungen und 13 Prozent aus der Hafenindustrie.

Text: Matthias Soyka

Hafenabhängig Beschäftigte nach Ladungskategorien



ESK soll attraktiver werden

Die Häfen am Elbe-Seitenkanal schließen sich unter Führung der Süderelbe AG zusammen

Fotos: Süderelbe AG

Ein neu entwickeltes Wasserstraßenleitsystem soll Wettläufe zu den Schleusen überflüssig machen

Der Elbe-Seitenkanal (ESK) soll attraktiver werden. Schon jetzt erreicht der Umschlag in den drei angrenzenden Häfen Lüneburg, Uelzen und Wittingen insgesamt über 1 Million Tonnen. Doch die meisten der 12.000 Schiffe, die den ESK jährlich durchfahren, lassen die ESK-Häfen links liegen und haben Hamburg als Ziel. Im Jahr 2014 hat die Süderelbe AG als Teil der Logistik-Initiative Hamburg im Rahmen ihrer clusterorientierten Wirtschaftsförderung den Grundstein für den Aufbau eines Hafenverbundes am ESK gelegt. Projektpartner sind die Stadt und der Landkreis Uelzen, die Hafen Lüneburg GmbH, der Landkreis Gifhorn, die Stadt Wittingen, das Binnenschifffahrtskontor Sommerfeld GmbH (BKS) sowie die Logistik-Initiative Hamburg. Im Zuge dieses von der EU geförderten Projektes soll auch ein Wasserstraßenleitsystem entwickelt werden, das den Verkehr vor und hinter den beiden großen Schleusen auf dem ESK optimiert.

Bei der Auftaktveranstaltung zur besseren Vermarktung der Häfen betonte Projektmanager Frank Michael Braun von der Süderelbe AG, dass der ESK erhebliches Potenzial besitze. Schiene und Straße stießen schon jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen. Dagegen biete der Wasserweg im Landesinneren noch reichlich Entfaltungsmöglichkeiten. Der Anteil des Binnenschiffs am Modal Split im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens liege insgesamt bei elf Prozent, im Containerbereich dagegen nur bei gerade einmal 1,7 Prozent. Da bis zum Jahr 2030 mit einer Verdoppelung der seeseitigen Umschlagleistung im Containerbereich gerechnet werde, gebe es hier reichlich Perspektiven. Selbst der Hamburger Senat habe es sich zum Ziel gesetzt, diesen Anteil auf fünf Prozent zu verdreifachen.

Über 11 Millionen Tonnen jährlich transportiert

Der ESK ist eine der bedeutendsten künstlichen Wasserstraßen Deutschlands. Seit fast 40 Jahren stellt er eine sichere, multimodale Hinterlandverbindung für die deutschen Seehäfen Hamburg (über die Elbe) und Lübeck (über den Elbe-Lübeck-Kanal) dar. Die 115,2 Kilometer lange Nord-Süd-Verbindung zwischen der Elbe und dem Mittellandkanal wurde in den Jahren 1968 und 1976 gebaut und stellt eine entscheidende Verbesserung sowohl für die Wirtschaft im norddeutschen Raum als auch im ökologischen Bereich dar. Denn nach Berechnungen des Umweltbundesamtes verursacht die Binnenschifffahrt ähnlich geringe Emissionen wie die Bahn. Und ein Binnenschiff ersetzt bis zu 75 Lkws. Über 11 Millionen Tonnen werden jedes Jahr über den ESK transportiert. Damit leistet der ESK auch einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der anderen Verkehrsträger Straße und Schiene.

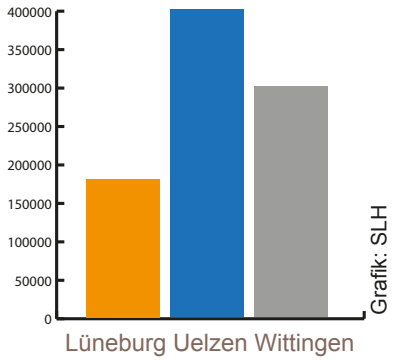
Historisch gesehen ist der ESK ein Produkt der deutschen Teilung. Der Mittellandkanal war über die Elbe aufgrund des Eisernen Vor-

hangs nicht mehr erreichbar. Heute liegt der Vorteil des ESK neben der konstanten Wassertiefe von über vier Metern, die im Gegensatz zu den schwankenden Pegeln der Elbe steht, auch in der Abkürzung zwischen Elbe und Mittellandkanal von 33 Kilometern, was über drei Stunden Fahrzeit entspricht. Seit der Wiedervereinigung und der Erschließung der osteuropäischen Märkte gewinnt der ESK zunehmend an Bedeutung, da er auch die Erreichbarkeit des Wasserstraßenkreuzes bei Magdeburg deutlich verbessert. Letztlich sind über das gesamte Wasserstraßennetz auch Ballungsgebiete wie der Großraum Berlin, das Ruhrgebiet sowie Bayern, Baden-Württemberg und der südosteuropäische Raum erreichbar.

Der ESK zweigt bei Kilometer 233,6 am Mittellandkanal nahe der Ortschaft Edesbüttel Richtung westlich von Wolfsburg Richtung Norden ab und führt über 115 Kilometer bis kurz vor die Elb-Staustufe von Geesthacht bei Kilometer 572,94 zur Gemeinde Artlenburg nahe Lauenburg. Zweimal hat der 53 Meter breite ESK große Höhenunterschiede zu bewältigen: 23 Meter bei Uelzen und 38 Meter bei Lüneburg.

Wegen der für heutige Großschiffe mit ihren 115 Metern Länge unterdimensionierten Tröge in Scharnebeck dürfen auf dem ESK

Jahresumschlag in Tonnen



nur Schiffe bis 100 Meter Länge und 11,45 Meter Breite, Schubverbände bis 190 Meter Länge und 1.350 Tonnen bzw. 2.100 Tragfähigkeit fahren. Etwa 90 Prozent der Binnenschiffe, die den ESK nutzen, sind Hinterlandverkehre. Dabei werden zwei Drittel von Nord nach Süd und ein Drittel in Gegenrichtung transportiert. Massengüter aller Art wie Kohle, Altmetall, Baustoffe oder Getreide, aber auch flüssige Massengüter wie Öl sowie Container.

Umschlagzahlen könnten sich verdoppeln

Ein Gutachten der Hanseatic Transport Consultancy (HTC) belegt, dass eine Verdoppelung der Transportleistung auf dem ESK möglich wäre, wenn eine neue Schleuse bei Scharnebeck gebaut werden würde. Die Kosten hierfür lägen bei mindestens 250 Millionen Euro.

Die Durchfahrtshöhe unter den Brücken des ESK von 5,25 Metern ermöglicht dabei einen zweilagigen Containertransport. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für leere Schiffe zwölf und für beladene Schiffe zehn Kilometer in der Stunde.

Und die wird auch weidlich ausgenutzt. Bislang werden die Schiffe an den Schleusen unter Leitung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Uelzen nach dem Prinzip abgefertigt: Wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Das führt derzeit noch dazu, dass es generell zu Wettrennen der Binnenschiffe vor und nach den Staustufen kommt.

Mit dem Wasserstraßenleitsystem könnten die Wartezeiten minimiert werden. Künftig sollen sich alle Binnenschiffer frühzeitig bei den jeweiligen Schleusen voranmelden. Ihnen wird daraufhin eine Rangnummer und ein voraussichtlicher Abfertigungsslot elektronisch mitgeteilt. Die Kapitäne können daraus ersehen, mit welcher Geschwindigkeit sie fahren müssen, um mit möglichst geringer Wartezeit die jeweilige Schleuse zu passieren. Statt Höchstgeschwindigkeit reicht womöglich nur halbe Kraft. Daraus ergeben sich Energie- und Emissionseinsparungen im zweistelligen Prozentbereich sowie ein verringertes Unfallrisiko.

Text: Matthias Soyka

Der Hafen Lüneburg

Der Hafen Uelzen

Der Hafen Wittingen

Güterbahnverkehr soll steigen

Logistik-Initiative Hamburg will den Anteil auf 41 Prozent erhöhen

LIHH-Vorstand Prof. Peer Witten, sein Stellvertreter Hans Stapelfeldt und Wirtschaftssenator Frank Horch (v.l.)

Den Logistik-Unternehmen im Großraum Hamburg geht es überwiegend gut. Sie blicken deutlich optimistischer in die Zukunft als die Kollegen im übrigen Bundesgebiet. Das ergab eine Befragung der Logistik-Initiative Hamburg unter ihren mehr als 500 Mitgliedsfirmen. Besonders der Containertransport auf der Schiene soll in den nächsten Jahren überproportional wachsen. Denn der Bahnverkehr soll nicht nur anteilsmäßig mit den jährlichen Steigerungsraten im Seegüterumschlag mithalten, sondern ihn sogar überflügeln und den Anteil am Modal Split, also der Warenverteilung auf die einzelnen Verkehrsträger, von nun 39 auf 41 Prozent erhöhen. Konkret bedeutet das einen Anstieg der transportierten Container innerhalb der nächsten zehn Jahre von 2,2 Millionen in 2014 auf 5,7 Millionen TEU.

Zur Erreichung dieses ehrgeizigen Ziels hat die Logistik-Initiative eigens einen Arbeitskreis Schiene gegründet, die vom Hafenbeauftragten Nord der DB Schenker Rail AG, Bernd Pahnke, geleitet wird. Der Vorsitzende des Logistik-Initiative, Prof. Peer Witten, sagte dazu: „Wir müssen den Güterverkehr mit der Bahn leistungsfähiger und wirtschaftlicher machen." Dazu zählten neue Hafenzugänge, geänderte Entgelte, vermehrte Slotvergaben, bessere Rangierbedingungen und Investitionen in die Infrastruktur. Immerhin ersetze ein Zug bis zu 90 Lkws.

Bei Binnenschifffahrt zu sehr vom Bund abhängig

Noch mehr Entlastung könnten Binnenschiffe mit 108 eingesparten Lkws bringen, jedoch liegt der Anteil der so von Hamburg ins Hinterland transportierten Container bei lediglich 1,7 Prozent oder rund 100.000 TEU pro Jahr. Doch auch hier soll sich etwas tun, der Anteil auf zumindest vier Prozent erhöht werden. Damit bleibt die Logistik-Initiative allerdings hinter der früheren Zielsetzung des Hamburger Senats zurück, den Anteil auf fünf Prozent zu erhöhen.

Man sei in diesem Bereich zu sehr vom Bund abhängig, sagte Wirtschaftssenator Frank Horch. Das Schiffshebewerk in Scharnebeck sei zu klein und müsste ersetzt werden. Ob das der Bund angesichts chronisch knapper Kassen tun werde, sei fraglich.

Zudem seien die Wasserstände der Oberelbe oft zu niedrig. Stromerhaltungsmaßnahmen wie der Bau von Bunen werden allerdings nicht voran getrieben. In Sachsen-Anhalt sei man offenbar wenig von Kosten-Nutzen-Analysen beeindruckt.

Zwei Drittel der Firmen positiv gestimmt

Von all dem lassen sich aber die Logistik-Unternehmen im Großraum Hamburg die Laune nicht verderben. Sie beurteilen ihre Geschäftsentwicklung deutlich besser als die Kollegen im Bund. Von einer verbesserten Geschäftslage im vergangenen Jahr sprachen zwei Drittel aller Hamburger Firmen, im Bund war es nur ein Drittel. Die Entwicklung beurteilte die Mehrheit der im Bund Befragten als „stabil“, in Hamburg dagegen als „positiv“. Dem entsprechend sehen 59 Prozent der Hamburger auch eine gute saisonale Geschäftslage, im Bund sind dies nur 36 Prozent. Eine schlechte Geschäftslage sehen im Bund indes nur fünf Prozent (Vorjahr: zehn Prozent) und in Hamburg vier Prozent (Vorjahr: zehn Prozent).

Mehr Investitionen, Mitarbeiter und steigende Kosten

Auch die Investitionsbereitschaft ist in Hamburg deutlich höher. 59 Prozent der Hamburger berichteten von gestiegenen Investitionen, im Bund waren es dagegen nur 32 Prozent. Weniger Geld in die Hand nahmen dagegen in Hamburg nur vier Prozent, im Bund 23 Prozent. Auch für dieses Jahr rechnen noch 41 Prozent der Hamburger Unternehmen mit steigenden Investitionen, im Bund sind es nur 32 Prozent.

All das spiegelt sich auch in der Beschäftigungsentwicklung wider. Im Bund stellten 39 Prozent der Betriebe neue Mitarbeiter ein, in Hamburg sogar 48 Prozent, nur zwölf bzw. acht Prozent mussten Mitarbeiter freistellen. Für dieses Jahr gehen erneut 39 bzw. 49 Prozent der Betriebe von steigenden Mitarbeiterzahlen aus, nur elf bzw. neun Prozent von sinkenden. Mit der zunehmenden Beschäftigungszahl stiegen allerdings auch die Kosten. In Hamburg war dies bei 59 Prozent der Firmen der Fall, im Bund nur bei 19 Prozent. Auch für dieses Jahr rechnen 65 Prozent der Hamburger und 42 Prozent der Bundesunternehmen mit mehr Kosten.

Text: Matthias Soyka

HCS hebt ab

Der Containerlagerbetrieb hat einen neuen Kran angeschafft und plant Größeres

Abtransport am Fließband: Der 1 Million Euro teure Kran kann allerdings nur leere Container tragen

Die HCS Hamburger Container Service GmbH will den Service für die Auslieferung und die Lagerung von Leercontainern verbessern hat deshalb einen neuen Kran angeschafft, der TEUs von Bargen im Neuhöfer Kanal direkt unter der Köhlbrandbrücke auf das 120.000 Quadratmeter große Gelände hebt, auf dem derzeit Platz für 13.000 TEU ist. Das neue Equipment beschleunigt die Abfertigung drastisch.

„Bislang hatten wir einen Telekran gemietet, der schwierig zu disponieren und sehr personalintensiv war“, berichtet Geschäftsführer Roland Karnbach. Der Schwiegersohn des Firmengründers bietet das Entladen der Bargen seit zwei Jahren an. 2013 wurden 14.400 TEU so umgeschlagen, im vergangenen Jahr schon 16.000 TEU. Und das, obwohl die Boxen noch per Hand befestigt werden mussten und der Neuhöfer Kanal bei Niedrigwasser trockenläuft. Satte 200.000 Euro Miete kostete dabei der Kran pro Jahr. Die Ausgaben von 1 Million Euro für den neuen CH74D Multidocker des von der bayrischen Zeppelin Baumaschinen GmbH vertriebenen schwedischen Handlingspezialisten dürften damit schnell amortisiert sein, zumal das Ketten getriebene Gerät über einen Spreader verfügt, der die TEUs hydraulisch greift.Dennoch ist die Investition für ein Familienunternehmen mit 10 Millionen Euro Umsatz und 60 Mitarbeitern nicht gerade klein.

Ausbaggerung des Neuhöfer Kanals spätestens 2016

Auch bei den Zufahrtsschierigkeiten scheint ein Ende in Sicht. Die Hamburg Port Authority (HPA) habe nach jahrelangen Verhandlungen endlich ihre Zustimmung signalisiert, die Wassertiefe von 2,20 Metern, wie sie in den Plänen auch verzeichnet ist, bis spätestens kommendes Jahr durch Unterhaltsbaggerungen wieder her zustellen. Damit dürften die relativ kleinen Zeitfenster der Erreichbarkeit weit aufgestoßen werden.

Der neue Kran verfügt über eine Reichweite von fast 25 Metern und kann zwischen 5,5 und 15 Tonnen heben. Pro Stunde ist ein Umschlag von 30 und mehr Boxen möglich. Karnbach regte an, dass die Terminals sich ebenfalls einen derartigen Leercontainerkran anschaffen sollten, um die Umfuhren für Leercontainer aufs Wasser zu verlagern. Angesichts der Sanierungsarbeiten an der A7 und dem Waltershofer Knoten sei in den nächsten Jahren mit ständigen Staus rund um die Terminals zu rechnen. Die Hafenumfuhren per Binnenschiff böten

den Vorteil, zu verlässlichen Zeiten die TEUs von A nach B zu transportieren.

Nach der Ausbaggerung des Neuhöfer Kanals plant Karnbach noch Größeres. HCS könnte sich zum Pre Gate für die großen Terminals entwickeln. Das Gelände ist trimodal erschlossen und verfügt über zwei 350-Meter-Gleise, die eine Ganzzugabfertigung ermöglichen. Rund fünf Prozent der 300.000 TEU, die HCS jährlich bewegt, werden so abgefahren. Ebenso könnten auch in Gegenrichtung Container angeliefert werden. Zudem will HCS auch den Service anbieten, Container schlicht von einem Verkehrsträger auf einen anderen zu heben.

Langfristig hofft Karnbach, die letzten gut 100 Meter des Neuhöfer Kanals verfüllen zu können. Damit würden nicht nur die beiden Betriebsteile jenseits des Kanals mit dem Hauptgelände zusammenwachsen, sondern es würde auch eine Fläche entstehen, an der Binnenschiffe mit einem größeren Portalkran auch mit vollen Containern be- und entladen werden könnten. „Wir hätten eine separate Zufahrt zum Terminal und könnten Lkws sofort abfertigen. Warum sollen sich die Trucker die Staus vor den Terminals antun?“

Eigenes Binnenschiff-Terminal langfristig geplant

Für dieses Binnenschiff-Terminal freilich müsste neben den großen Terminalbetrieben auch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt mitspielen. Doch die hatte sich schon gegen die Ausbaggerung des vorgelagerten Kanalteils gesträubt, da die Sedimentablagerungen bei Ebbe den Kanal in ein biologisch wertvolles Süßwasserwatt verwandeln. Dass dies freilich mitten in einem Industriegebiet liegt, spielte dabei bei den Verantwortlichen kaum eine Rolle.

Dr. Roland Karnbach,
Geschäftsführender Gesellschafter

Text: Matthias Soyka

Sascha Schmich kann in der Stunde mit dem Multidocker über 30 Container aus der Barge heben

Ersatzteile vom Feinsten

Die Quast GmbH produziert Spezialwerkstücke für die Hafen- und Luftfahrtindustrie

Wer sich auf Hamburg-Finkenwerder in den Hein-Saß-Weg begibt, erwartet in unmittelbarer Nähe des Haupttores von Airbus natürlich, auf Ansiedlungen der Luftfahrtzulieferindustrie zu treffen. Und in der Tat ist auch die Quast Präzisionstechnik GmbH in diesem Segment unterwegs. Allerdings produziert sie nur zu einem Drittel Bauteile und Spezialwerkzeuge für Flugzeuge. Das Gros des 6-Millionen-Euro-Umsatzes erwirtschaftet das Unternehmen immer noch mit Ersatzteilen für die maritime Wirtschaft, vornehmlich im Hamburger Raum. So stellt Quast vor allem Verschleißteile her, etwa für Containerbrücken von HHLA und EUROGATE.

Fotos: SLH

Federleicht: Senator Frank Horch hält eine Bodenstrebe eines A330

Olaf Schreyer, der den Betrieb vor vier Jahren vom Firmengründer und Namensgeber übernahm, und seine Frau Dorit Kleinerüschkamp, die gemeinsam die Geschäfte führen, sind dabei in einem Nischensegment unterwegs, das immer gefragter ist. „Wir haben in Zusammenarbeit mit der HHLA einen Verriegelungsbolzen für die Spreader der Containerbrücken entwickelt, die 50 Prozent haltbarer als die Originalteile des chinesischen Herstellers sind“, berichtet Schreyer. Dabei handelt es sich um Unterarm-dicke Metallzylinder, die in den Ecken der Spreader befestigt sind und vor dem Liften eines Containers in dessen Ecken verriegelt werden müssen.

60 Mitarbeiter drehen, fräsen und prüfen

60 Mitarbeiter beschäftigt Quast derzeit. In den Hallen des sechs Hektar großen Betriebsgeländes stehen diverse Anlagen zum Drehen von Teilen von bis zu 6,3 mal drei Metern und zum Fräsen von 0,85 mal 3,50 Meter Werkstücken. Aber auch eine Messhalle mit konstant 20 Grad Celsius gibt es, in der Bauteile exakt auf ihre Normkonformität geprüft werden. Vor allem in der Luftfahrtindustrie ist dies enorm wichtig. Dort hat mittlerweile ein Trend eingesetzt, von dem auch Quast profitiert. „Ganze Baugruppen werden wie in der Automobilindustrie fremdvergeben“, erzählt Schreyer. Der Flugzeugbauer legt dabei Wert darauf, alle zum Einbau notwendigen Teile aus einer Hand zu erhalten. So packt Quast nicht nur die einzelnen Werkstücke in einen Montagekasten ein, sondern alle Zusatzteile bis hin zum Klebeband. Der Airbus-Monteur muss nur noch in die Kiste greifen und nacheinander alle Teile herausnehmen, um seinen Arbeitsaustrag zu vollenden.

Quast arbeitet dabei auch mit dem Laserzentrum Nord der TU Hamburg-Harburg zusammen, das über einen 3-D-Drucker verfügt. Dort können sogar bewegliche Bauteile aus einer einzigen Platte hergestellt werden, was die Haltbarkeit massiv erhöht. Zudem lassen sich Wandplatten, die bislang massiv verbaut wurden, in Wabenstruktur produzieren, was eine erhebliche Gewichtsreduktion bewirkt.

Betriebserweiterung auf Nachbargrundstück geplant

Da Schreyer überzeugt davon ist, dass diese Technik auch das Ersatzteilmanagement vieler Großbetriebe revolutionieren wird, planen er und seine Frau eine Erweiterung des Betriebes auf einem gleich großen Nachbargrundstück. Dort soll dann auch ein eigener 3-D-Drucker installiert werden. Mittelfristig plant Schreyer, den Personalstamm zu verdoppeln.

Nicht zuletzt deshalb bildet Quast überdurchschnittlich viele Azubis aus. Neun sind es derzeit, darunter auch Feinwerkmechaniker und Industriekaufleute. „Da wir ein Spezialbetrieb sind, haben wir die Ausbildung auf unsere Bedürfnisse angepasst“, sagt Kleinerüschkamp.

Olaf Schreyer,
Geschäftsführender Gesellschafter

Dorit Kleinerüschkamp,
Geschäftsführerin

Schließlich stünden in den Werkhallen nicht nur konventionelle Maschinen. Und der Arbeitsmarkt mit Fachkräften sei leergefegt. Deshalb sei man auch in diesem Jahr weiter auf der Suche nach neuen Azubis, was nicht ganz einfach sei. Schließlich stehe man in Konkurrenz zu großen Konzernen.

Wirtschaftssenator von Innovationskraft beeindruckt

Bei einem Unternehmensbesuch zeigte sich Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch von dem Unternehmen beeindruckt. „Dies ist die praktische Beschreibung, was Innovation am Standort Hamburg bedeutet“, sagte er. Das 3-D-Drucken habe eine große Zukunft. Künftig würden Konzerne wie Airbus nicht mehr Lager rund um die Welt mit vielen Ersatzteilen vorhalten müssen, sondern nur 3-D-Drucker mit Rohlingen und den digitalen Druckdaten, was eine erhebliche Einsparung bedeute.

Text: Matthias Soyka

In der Messstation wird auch mit Robotern gearbeitet

Spezialteile aus Aluminium soweit das Auge reicht

Wenn wir nicht liefern, hat Hamburg nichts zu essen

Dachser Food Logistics versorgt die halbe Hansestadt mit Nahrungsmitteln

Auf der oberen Fläche möchte der Konzern in den nächsten zwei Jahren seine Kapazitäten erweitern

Im Südosten Hamburgs, genauer im Stadtteil Allermöhe, haben sich unweit der Autobahn in den letzten Jahren eine ganze Reihe von Logistikbetrieben angesiedelt. Mit Dachser Food Logistics ist seit September 2009 auch die Lebensmitteltransportsparte des Allgäuer Konzerns in der Hansestadt vertreten und hat innerhalb kürzerster Zeit eine nicht unbedeutende Funktion übernommen. „Wenn wir nicht liefern, hat Hamburg nichts zu essen", umschreibt es Niederlassungsleiter Ralf Hansen selbstbewusst. Und das ist nicht einmal übertrieben, denn rund die Hälfte der gesamten Lebensmittel des Großraums Hamburg wird von hier aus in die Supermarktfilialen verteilt.

Und das bedeutet, dass auf dem 40.000 Quadratmeter großen Gelände ein stetes Kommen und Gehen herrscht – Tag und Nacht. Denn die 220 Mitarbeiter arbeiten im Drei-Schicht-Betrieb, damit die täglich 130 Lkw, auf die fast 2.600 Sendungen oder rund 2.000 Tonnen verteilt werden, auch pünktlich vom Hof fahren. Das Verbreitungsgebiet umfasst dabei nicht nur die Hamburger Landesgrenzen, sondern erstreckt sich bis nördlich von Kiel und auf die Insel Fehmarn, im Westen bis zum halben Weg nach Bremen, im Süden bis hinter Lüneburg und im Osten bis hinter Schwerin. Gesteuert wird all dies von der Verwaltungszentrale im Obergeschoss, die stets einen Blick auf das Treiben in der Halle hat. Auf 5.600 Quadratmetern Fläche ist Platz für 17.700 Palettenstellplätze, die über 58 Verladetore abgefahren werden können. Das Geschäft brummt. Derzeit erwirtschaftet allein dieser Betriebsteil jährlich rund 47 Millionen Euro. Seit 2009 hat sich die Zahl der Mitarbeiter und der Azubis (28) verdoppelt.

Die Stimmung in der Belegschaft ist gut. Vor kurzem erst wurde das Unternehmen von der Logistik-Initiative Hamburg zum „Arbeitergeber des Jahres" gekürt. Nicht nur, weil die Ausbildungsquote bei beachtlichen 13 Prozent liegt, sondern auch, weil sich die Vorgesetzten um die kaufmännischen und gewerblichen Azubis vorbildlich kümmern.

Konstant vier Grad Celsius Temperatur in den Hallen

Dass den Mitarbeitern der Erfolg nicht zu Kopfe steigt, verhindert allein schon die Hallentemperatur, die – egal ob Sommer oder Winter – konstant vier Grad Celsius beträgt. Damit werden alle Eventualitäten der Warenbe-

In den Hallen wird rund um die Uhr gearbeitet, um den Großraum Hamburg zu versorgen

schaffenheit abgedeckt. Chips in Plastiktüten lagern hier ebenso wie Konserven und Frischwaren. Der Durchsatz ist enorm. Lange Lagerzeiten gibt es schlicht nicht. Ebenso gilt es, die Sendungen früh morgens pünktlich auf die Lkw zu verteilen, damit bei Ladenöffnung stets frische Waren in den Regalen liegen. Deshalb bedienen sich auch viele große Konzerne der Dachser-Dienste, etwa die Blockhouse-Kette.

Erweiterung auf Nebengrundstück bis 2017 geplant

Bei soviel Betriebsamkeit stößt auch das größte Firmengelände an seine Grenzen. Deshalb will Dachser auf einem angrenzenden Grundstück erweitern. 14.000 Quadratmeter sollen es sein, auf denen eine weitere Halle und Freiflächen entstehen sollen. Gut 10 Millionen Euro wollen die Kemptener investieren und noch einmal über 50 Arbeitsplätze schaffen. Allerdings dürfte dies noch zwei Jahre dauern, nicht zuletzt, weil in den weichen Boden aufwändig Pfahlgründungen getrieben werden müssen.

Innerhalb des Konzerns ist die Hamburger Niederlassung nur ein kleiner Baustein. Sie gehört neben der European Logistics, über die Industrie- und Konsumgüter verteilt werden, zum Geschäftsfeld Road Logistics. Der andere große Konzernbaustein (Air & Sea Logistics) umfasst den Transport von Industrie- und Konsumgütern auf dem Luft- bwz. Seeweg. 2014 erwirtschafteten 19.250 Mitarbeitern in 310 Profit Centern weltweit für Dachser SE gut 5 Milliarden Euro Umsatz

Text: Matthias Soyka

Chef mit Azubis: René Schmidt, Ralf Hansen, Laura Sorce und Tim Dzelnitzki (v.l.)

BGH bestätigt Super-Schnäppchen

Bei Internet-Auktionen sind sogar Gebote von nur einem Euro für ein Auto zulässig

Internet-Auktionshäuser wie eBay, Madbid oder Snipster haben das Kaufverhalten der Konsumenten in den vergangenen Jahren grundlegend verändert. Denn auf der Jagd nach Schnäppchen im Internet ist (fast) alles erlaubt. Auch das Ersteigern eines gebrauchten Fahrzeugs für nur einen Euro. Denn der BGH hat in seiner Entscheidung vom 12. November 2014 (Az. VIII ZR 42/14) entschieden, dass es nicht sittenwidrig ist, wenn ein gebrauchtes Fahrzeug zum Preis von einem Euro verkauft wird, weil sich lediglich ein einziger Interessent findet.

Was war passiert? Ein eBay-Nutzer aus Thüringen stellte einen gebrauchten Passat bei eBay mit einem Startpreis von einem Euro ein und nahm das Angebot zurück, als er bemerkte, dass lediglich ein einziger Interessent bot. Dieser hatte als Höchstgebot 555,55 Euro eingegeben, doch lag sein Gebot zum Zeitpunkt der Rücknahme noch bei nur einem Euro. Der Verkäufer weigerte sich, das Auto zu liefern und teilte dem Kaufinteressenten mit, er habe das Fahrzeug anderweitig verkauft. Daraufhin klagte der Interessent mit Erfolg auf Schadensersatz in Höhe der Differenz zwischen dem vom Gericht festgestellten Wert des Fahrzeugs und einem Euro, insgesamt 5.249 Euro.

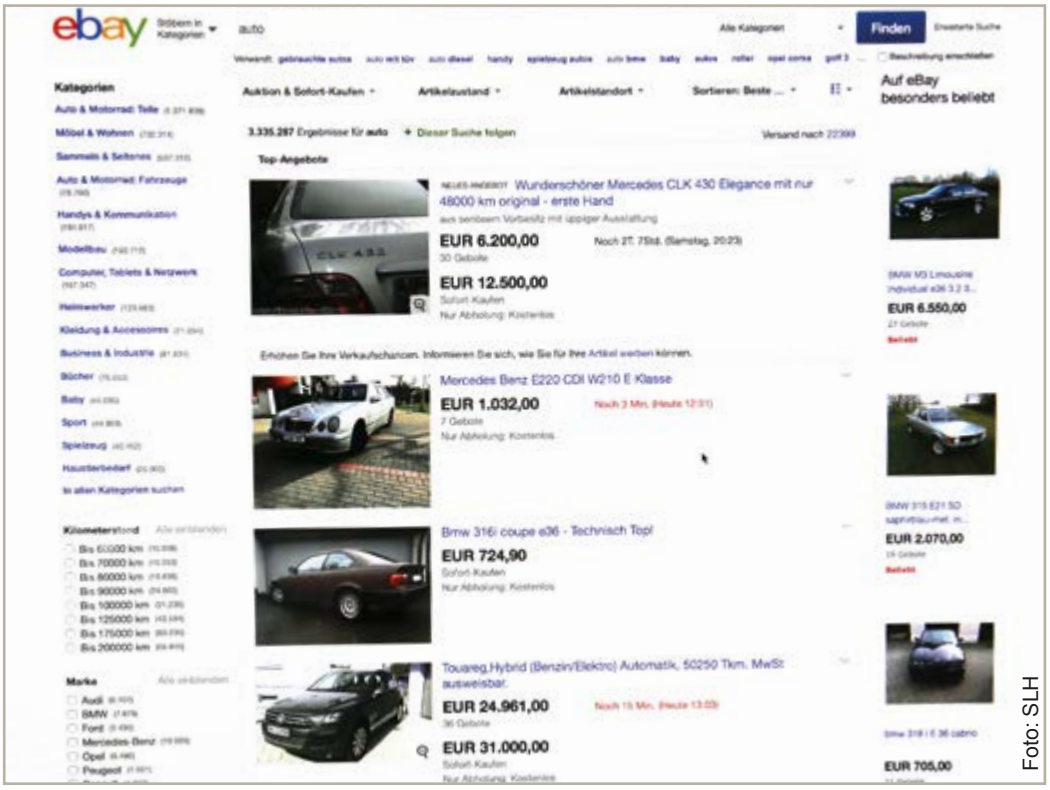


Foto: SLH

Das Verkaufen von Autos via Internetauktionen wird immer beliebter

Schadensersatz wegen Nichterfüllung

Der BGH hatte zu entscheiden, ob dem Interessenten ein Schadensersatzanspruch wegen Nichterfüllung (= Nichtlieferung des Fahrzeugs) eines wirksam geschlossenen Kaufvertrags durch den Verkäufer zustehe. Dass ein wirksamer Kaufvertrag abgeschlossen wurde, bejahte der BGH dabei ohne jeden Zweifel. Denn wer ein Angebot bei eBay einstellt, gibt damit ein Angebot zum Abschluss eines Kaufvertrages mit dem bei Beendigung der Laufzeit Höchstbietenden ab. Wer seinerseits ein Gebot abgibt, nimmt das Vertragsangebot unter der Bedingung an, zum Laufzeitende der Höchstbietende zu sein. Die Erklärungen gehen den Parteien jeweils über eBay als Empfangsvertreter nach § 164 Abs. 3 BGB zu. Zwar kann ein Anbieter sein Angebot unter bestimmen Voraussetzungen zurücknehmen, beispielsweise wenn der Kaufgegenstand abhandengekommen ist oder zerstört wurde bzw. wenn dem Anbieter ein Irrtum bei Abgabe des Angebots unterlaufen ist (z.B. Vertippen, Vergessen bestimmter Angaben, fehlerhaftes Artikelbild). Aber selbst beim Vorliegen eines solchen Widerrufsgrundes ist die Rücknahme des Angebotes dann nicht möglich, wenn – wie hier – bereits vor Angebotsrücknahme zumindest ein Gebot gemacht worden ist.

Der BGH hatte im vorliegenden Fall jedoch noch eine ganz an-

dere Nuss zu knacken. Der verklagte Anbieter versuchte es nämlich mit einem davon abweichenden Argument. Denn ist es nicht möglicherweise sittenwidrig (§ 138 BGB), wenn ein funktionstüchtiges Fahrzeug für nur einen Euro verkauft wird? Merkmal der Sittenwidrigkeit ist schließlich ein krasses Missverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung, und das werde man hier wohl bejahen können. Der Anbieter argumentierte daher, der klagende Erwerber handele rechtsmissbräuchlich, also gegen Treu und Glauben (§ 242 BGB), wenn er auf der Erfüllung des Vertrags bestehe.

Vorher höheres Mindestgebot festlegen

Diesem Argument ist der BGH nicht gefolgt und geht in dieser Entscheidung zu Recht von einer Wirksamkeit des Vertrags aus. Ein Missverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung allein reiche nicht aus, dieses müsse Ausdruck einer „verwerflichen Gesinnung“ des Erwerbers sein. Das sei hier nicht der Fall: Der Verkäufer hätte schließlich ohne weiteres ein höheres Mindestgebot angeben können (was allerdings angesichts der eBay-AGB zu etwas höheren Gebühren geführt hätte). Die Nutzung von eBay lebe gerade von der Chance, einen sehr hohen, aber auch von dem Risiko, einen äußerst geringen Verkaufspreis zu erzielen.

Vorinstanzen hatten anders entschieden

Die Entscheidung des BGH hat eine nicht zu unterschätzende Bedeutung und in der Frage der Sittenwidrigkeit bei eBay-Versteigerungen für Rechtssicherheit gesorgt. Denn das Landgericht Koblenz (Urteil vom 18.03.2009, Az. 10 O 250/08) und das Oberlandesgericht Koblenz (Beschluss vom 03.06.2009, Az. 5 U 429/09) hatten einen ähnlichen Fall noch ganz anders gesehen. Dort hatte der Kläger für einen Porsche Carrera im Wert von etwa 75.000 Euro doch immerhin 5,50 Euro geboten und – erfolglos – auf Erfüllung geklagt. Die dort entscheidenden Gerichte hatten den Einwand des Rechtsmissbrauchs für gegeben erklärt.

Keine grundlose Angebotsrücknahme

Dass der Anbieter bei einer eBay-Auktion nicht ohne Grund sein Angebot rückgängig machen kann, ist ständige Rechtsprechung des BGH. Aber die vorliegende Entscheidung zeigt besonders, wie riskant die vorzeitige Auktionsbeendigung durch den Anbieter sein kann, insbesondere dann, wenn die Rücknahme des Angebots deshalb erfolgt, weil der Anbieter unzufrieden mit den Geboten ist. Es ist schließlich nicht ausgeschlossen, dass ein Bieter, der bei üblichem Ablauf nicht zum Zuge gekommen wäre, aber zum Zeitpunkt der Beendigung Höchstbietender ist, von der Situation zu profitieren versucht und Ansprüche auf Erfüllung oder Schadensersatz geltend macht. Nach dem hier besprochenen Urteil des BGH wird der Bieter damit in der Regel auch Erfolg haben.

Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen

B&S Bock & Schulte

Bock & Schulte GmbH & Co. KG
Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel. 0 40 - 78 04 74 -0
Fax 0 40 - 78 04 74 -11

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

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Unscheinbarer Eingang

Fotos: SLH

Lustige Lampions hängen über den Tischen

Üppige Sushi-Platte

Gebackenes Huhn

Klein, aber fein

Im „Bich Ngoc“ gibt es asiatische Küche in allen Variationen

Nur ein paar Schritte vom Deutschen Schauspielhaus in Hamburg entfernt befindet sich das „Bich Ngoc“, das, wie der Name schon vermuten lässt, asiatische Küche anbietet. Wer hinter dem Namen freilich einen tieferen Sinn vermutet, wird enttäuscht sein. Es ist schlicht der Familienname des Betreibers. Ansonsten aber bietet das kleine Restaurant beachtliches Essen zu kleinen Preisen.

Die Straße Spadenteich befindet sich am südlichen Ende der Langen Reihe und ist als solches leicht zu übersehen, da vor ihr ein dreieckiger Parkplatz liegt, der selbst nur gut 50 Meter lang ist. Das „Bich Ngoc“ selbst ist dem entsprechend klein dimensioniert. Zehn Tische bestenfalls gibt es, an denen kaum mehr als jeweils vier Personen Platz haben. Mittags macht es ob der Enge durchaus Sinn, einen Tisch zu reservieren.

Wenig Platz, aber große Karte

Umso größer ist die Karte, die wahlweise Chinesisches, thailändisches, vietnamesisches oder japanisches Essen beinhaltet. Wer mittags kommt, kann zwischen fünf Gerichten wählen, die in einer Preisspanne von 6,50 bis 7,50 Euro liegen und neben dem Hauptgang eine Gemüsesuppe, drei Minifrühlingsrollen oder Salat beinhalten.

Doch auch wer á la carte isst, kommt preislich gut weg. Kein Gericht ist teurer als 12.30 Euro, wobei es sich hierbei um die große Sushi-Platte handelt, auf der immerhin 16 Stücke der japanischen Köstlichkeiten angehäuft sind. Dazu gibt es, wer´s mag, noch eine Miso-Suppe als Vorspeise.

Üppige Portionen zu kleinen Preisen

Egal, was man ordert: Es kommt schnell und ist üppig portioniert. Wer dennoch nicht satt geworden ist, kann sich für 3,50 Euro frittierte Banane oder Ananas mit Honig ordern, Mango kostet 70 Cent mehr, eine Kugel Vanilleeis noch einmal einen Euro. Um restlos stilecht zu bleiben, ist auf der Getränkekarte auch vietnamesisches (Saigon), japanisches (Kirin) und thailändisches Flaschenbier (Singhu) für jeweils 3,10 Euro orderbar. Wem das nicht zusagt, kann natürlich auch bei dem etwas teureren Bitburger bleiben. Auf jeden Fall stimmt das Preis-Leistungsverhältnis. Selbst wer ausgiebig schlemmt, kommt hier am Ende auf eine Rechnung nicht über 20 Euro pro Person.

Text: Nils Knüppel

Bich Ngoc
Spadenteich 5
20099 Hamburg
Tel: 040 28003800

Öffnungszeiten:
Mo. bis Fr. 11.30-15.30
und 17.30-23 Uhr
Sa. und So. 13-23 Uhr

2001 light

Christopher Nolans „Interstellar“ ist eine Homage an Stanley Kubricks Klassiker

Fotos: Warner Bros.

Anflug zu einer neuen Welt: Niemand weiß, was die Astronauten auf der Oberfläche erwarten wird

Wenn Christoper Nolan („Memento“, „Dark Knight“, „Inception“) ruft, kommen alle, und das zu Recht. Die Filme des Ausnahmeregisseurs und erklärten 3D-Gegners sind Ereignisse. „Interstellar“ macht da keine Ausnahme. Der Film ist eine unverhohlene Verbeugung vor Kubricks „2001“, und auch Gene anderer Werke wie „Lautlos im Weltall“ sind merkbar. An diese Klassiker reicht Nolans neue Großtat zwar nicht heran, bietet aber immer noch genug Stoff zum Nachdenken und Mitfiebern.

In der Zukunft: Die Ressourcen des Planeten sind erschöpft, eine Ernährung der Bevölkerung bald nicht mehr möglich. Die Erde droht zu einem lebensfeindlichen Ort zu werden. Cooper (Matthew McConaughey) war mal NASA-Pilot und ist nun Farmer, um seine Kinder nach dem Tod seiner Frau ernähren zu können. Durch merkwürdige Ereignisse stellt er eines Tages fest, dass es die NASA noch gibt und dass man vor Jahren eine Gruppe von Wissenschaftlern durch ein Wurmloch nahe des Saturn in einen anderen Teil des Universums geschickt hatte, um eine neue Welt für die Spezies Mensch zu finden. Drei von ihnen könnten erfolgreich gewesen sein. Cooper wird auserwählt, um mit weiteren Astronauten an Ort und Stelle nachzuschauen. Das Problem: Die Reise wird viele Jahre dauern und eine Rückkehr zur Erde ist unwahrscheinlich. Cooper muss sich zwischen seiner Familie und der Chance einer Rettung entscheiden…

Wie bei Nolan üblich, sind auch hier Teile des Films mit IMAX-Kameras gefilmt worden, so dass zeitweise das Bildformat wechselt. Gegenüber dem genial-verzwickten „Inception“ fällt „Interstellar“ leicht ab. Insbesondere am Ende des sehr langen Films geht es dann doch alles etwas zu schnell und Logik-Löcher machen sich breit. Bis dahin allerdings ist die Weltraum-Sause hypnotisch, fesselnd, perfekt gespielt und produziert und ein Fest für die Augen und Hirn. Es gibt eindeutig schlechtere Arten, sich 165 Minuten um die Ohren zu hauen, denn – und das beweist der Film eindeutig – Zeit ist relativ.

Text: Dr. Martin Soyka

Öde Landschaft

Wasser ist nicht immer gut

Ab sofort im Handel

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt

Martin Staats (Foto), Vorstand der MSG eG mit Sitz in Würzburg, ist neuer Präsident des BDB. Er wurde einstimmig in das Spitzenamt des Verbandes gewählt und löst damit Georg Hötte (Rhenus PartnerShip, Duisburg) ab, der das Amt altersbedingt nicht mehr ausüben wollte. Weiter im Präsidum sind künftig die Vizepräsidenten Dirk Gemmer, Rhenus PartnerShip GmbH & Co. KG (Duisburg), Dr. Gunther Jaegers, Reederei Jaegers GmbH (Duisburg), Volker Seefeldt, HTAG Häfen und Transport AG (Duisburg) und Roberto Spranzi, DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG (Duisburg).

HJ Schryver & Co.:

Der langjährige Geschäftsführer und Mitinhaber Ralf Siegfried ist in den Ruhestand gegangen. Mit ihm gingen Albert Wetzel, Leiter der Niederlassungen in Düsseldorf und Frankfurt, sowie Wolfgang Putsche nach 50 Jahren, zuständig für Transporte von Europa nach Mexiko, in den Ruhestand. Putsches Nachfolger ist Luca Gipp.

Bosch Mahle Turbo Systems GmbH & Co. KG:

Dr. Roger Busch (Foto) und Alexander Kutsch lösen die beiden bisherigen Geschäftsführer bei dem Produzenten für Abgasturbolader ab. Busch ist neuer Geschäftsführer Entwicklung, Vertrieb, Finanzen und IT. Er folgt auf Dr. Martin Knopf, der das Unternehmen verlassen hat, Kutsch wird zum 1. Juni Geschäftsführer in den Ressorts Technologie, Qualität, Einkauf, Personal und Produktion.

DSV A/S:

Als neues Mitglied des Managements unterstützt Mario Macke die DSV Road GmbH in Hamburg. Der 41-jährige Director Sales Deutschland wird die Leitung des Vertriebs für den Bereich Landtransporte verantworten.

Cap San Diego e.V.:

Rüdiger von Ancken wurde für über 20 Jahre ehrenamtliche Tätigkeit auf Hamburgs Museumsschiff „Cap San Diego“ vom Ersten Bürgermeister Olaf Scholz eine Ehrenmedaille überreicht.

IMPRESSUM

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

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

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

ISSN 2193-5874

Grafik:
NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Fotos:
Peter Glaubitt

Druck:
PMI

Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

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

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

Erscheinungsweise:
Monatlich zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:
Philip Becker

Onlinegestaltung:
NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2014

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:
5. Mai 2015

STADT LAND HAFEN

Erster LNG-Liniendienst nach Norwegen

Cuxhaven – Die norwegische Reederei Nor Lines bietet ab sofort einen neuen wöchentlichen Liniendienst zwischen Cuxhaven und Norwegen an. Dazu werden zwei neue, mit Flüssiggas (LNG) betriebene RoRo-Schiffe eingesetzt. Neben dem Umschlag ist das Logistikunternehmen Cuxport als Klarierungs- und Buchungsagent tätig und übernimmt das Marketing für Nor Lines in Deutschland. Der Liniendienst läuft eine Vielzahl norwegischer Häfen an – vom Oslo-Fjord über die Westküste bis nach Hammerfest in Nordnorwegen. Cuxhaven ist damit der erste deutsche Seehafen, den regelmäßig LNG-betriebene Frachtschiffe anlaufen. Neben rollender Ladung können die Neubauten MV „Kvitbjørn“ und MV „Kvitnos“ auch Container und Stückgut aufnehmen.

SCHRAMM group bietet Offshore-Versorgung an

Brunsbüttel – Die SCHRAMM group ist mit der neuen Marke ANTS Offshore mit einem Buchungsbüro in Hamburg an den Start gegangen. Dabei handelt es sich um die Ver- und Entsorgung von Offshore-Stationen, Windparks der verschiedenen Nordsee-Windcluster und Offshore-Errichtungsbaustellen. Hierzu hat das Unternehmen die zwei Jahre alte „ABIS DUNDEE“ gechartert, die über 3.000 Quadratmeter Ladefläche, 570 Kubimeter Brennstoff- und 400 Kubikmeter Frischwassertanks mit entsprechenden Transferpumpen verfügt. Auch einen Abwassertank gibt es an Bord. Auf Grund der sehr großen Ladeflächen über und unter Deck kann das Schiff auch als schwimmendes Ersatzteillager oder Werkstattlager genutzt werden.

Rhenus übernimmt serbisches Terminal

Holzwickede – Die Rhenus-Gruppe hat den serbischen Terminalbetreiber und Binnenschifffahrtslogistiker CFND A.D. Beograd von den französischen Gesellschaften CFNR und ATIC Services übernommen. Damit weitet der Logistikdienstleister sein Engagement im Donauraum aus. CFND bietet Umschlag-, Charter-, Lager- und kombinierte Transportdienstleistungen für Güterarten wie Brennstoffe, Baumaterial, Agrarprodukte und Metalle im Donauhafen Beotschin in der serbischen Provinz Wojwodina an. Die Gesellschaft wurde im Januar 2010 gegründet und verzeichnete 2012 einen Umsatz von 3,6 Millionen Euro.

Cuxport versorgt Siemens-Plattformen

Cuxhaven – Der Logistikdienstleister Cuxport hat mit Siemens SE einen Vertrag über Logistikdienstleistungen für den Servicebetrieb der Offshore-Konverterplattformen BorWin 2, HelWin 1, HelWin 2 und SylWin 1, die den rund um Borkum und Helgoland erzeugten Wechselstrom in Gleichstrom umwandeln und über Seekabel an Land übertragen, abgeschlossen. Ab Mai werden verschiedenste Waren angenommen, eingelagert und kommissioniert, Container be- und entpackt, die von Siemens bereitgestellten Schiffe be- und entladen, das Schwergut gehandelt sowie Vor- und Nachlauftransporte organisiert.

Regelbetrieb-Umschlag in Moorburg angelaufen

Hamburg – Das Steinkohlekraftwerk in Hamburg Moorburg hat nach einem Jahr Probetrieb den kommerziellen Betrieb aufgenommen. Damit schlägt die Brunsbüttel Ports GmbH nun auch im Regelbetrieb als Logistikdienstleister für den Energiekonzern Vattenfall bis zu 4 Millionen Tonnen Kohle, Asche und Gips im Jahr um. Kohle wird aus Seeschiffen gelöscht und anschließend über Förderbänder in die Tagesbunker transportiert.

since 1962

GÜHH

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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

Spedition
Forwarding

Transport
Transport

Lagerhaltung
Storekeeping

Kommissionierung
Picking

Zollabfertigung
Customs clearance

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

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

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