

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

## Fast alle Projekte berücksichtigt

Der Norden findet sich endlich gebührend im neuen Bundesverkehrswegeplan wieder



Der Ausbau der A7 zählt zu einem der Kernpunkte im neuen Bundesverkehrswegeplan

**Der Bundesverkehrswegeplan 2030 hat in den norddeutschen Bundesländern zu überwiegend positiven Reaktionen geführt. Besonders auf den Wasserwegen bleiben kaum Wünsche offen: Fast alle großen Seehafenzufahrten (Hamburg, Bremerhaven, Rostock, Wismar, Emden) sollen ertüchtigt, eine neue Schleuse bei Lüneburg für den Elbe-Seitenkanal gebaut und sogar der Elbe-Lübeck-Kanal massiv erweitert werden. Statt der Y-Trasse zwischen Hamburg, Bremen und Hannover favorisiert das Ministerium eine Erweiterung der bestehenden Trasse.**

Neben dem sechsspurigen und teilweise sogar achtspurigen Ausbau der A7 bis Kassel und der A1 von Bremen bis Köln sind auch der Neubau der Hafenspanne (A26), der A39 zwischen Wolfs-

burg und Lüneburg sowie der A14 zwischen Wismar und Magdeburg in den Planungen enthalten. Einzig die Weiterführung der A21 von Schwarzenbek bis über die Elbe bei Geesthacht zur A39 und

der Neubau der S4 von Hamburg nach Lübeck sind nicht in den vorrangigen Bedarf aufgenommen worden. Weitere Wermutstropfen: Noch sind nicht alle Projekte durch finanziert. Seite 4 bis 7

### Gutachten

Der geplante Fehmarnbeltunnel ist laut einem NABU-Gutachten nicht refinanzierbar. *S.8*

### Wegweiser

Die Hamburg Port Authority führt ein neues Beschilderungssystem im Hafen ein. *S.12*

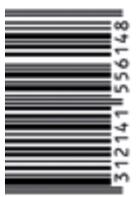
### Abwracker

Die Hamburger ReSHIP GmbH recycelt Schiffe – auf Wunsch auch ökologisch. *S.14*

**GROMEX®**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

 **siegelschuppen.de**  
high security seals





**Liebe Leserinnen und Leser,**

der neue Bundesverkehrswegeplan liegt vor. Er soll die Ausbauvorhaben bis zum Jahr 2030 regeln. Viele gute Ideen sind darin enthalten. Allerdings wird er sich daran messen lassen, was von den über 1.000 Projekten realisiert wird.

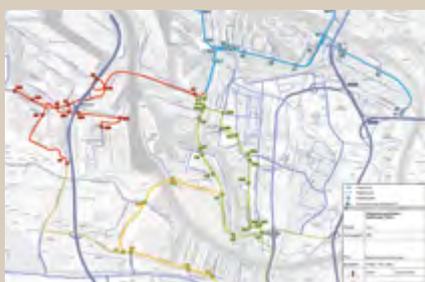
Bislang fehlten im Haushalt des Bundesverkehrsministeriums jährlich zwischen 5 und 7 Milliarden Euro. Dass das Geld zweifellos da ist, beweist die Flüchtlingskrise. Da stellt Finanzminister Schäuble mal eben 10 Milliarden Euro extra für dieses Jahr bereit.

Das zeigt, welchen Stellenwert die Verkehrsinfrastruktur in der Großen Koalition entgegen anders lautenden öffentlichen Bekundungen in der Vergangenheit hatte. Aber vielleicht erleben wir ja jetzt auch dort ein Frühlingserwachen!

Freuen Sie sich auf das, was kommt!

Matthias Soyka, Chefredakteur

**INHALT**



**Aktuelles** Seite

- HPA-Unfallserie 3
- Bundesverkehrswegeplan 2030 4
- Lob und Tadel für Dobrindt 6
- Neues Gutachten zum Fehmarnbelt 8
- Rangieren ohne Leerfahrten 10
- Das ABC des Hamburger Hafens 12



**Wirtschaft** Seite

- Der Öko-Schiffsabwracker 14
- Mehr Hallen für Bock & Schulte 16

**Recht & Geld** Seite

- 1. Urteil zum VW-Skandal 18



**Essen** Seite

- Lindner Feinkost 20



**DVD** Seite

- Star Wars - Das Erwachen der Macht 21

**Personal** Seite

- Veränderungen in Firmen 22

**Impressum** 22

**Meldungen**

- Wichtiges aus Stadt und Land 23

# Gleich mehrere Unfälle bei der HPA

Feuer in der Kattwykbrücke – Saugbagger lief aus dem Ruder – Nur auf der A7 klappt's



Fotos: SLH

Nichts geht mehr bis Anfang Mai auf der Kattwykbrücke nach einem Feuer im Schaltkasten

**Von den Baustellen im Großraum des Hamburger Hafens gab es in den letzten Wochen kaum gute Nachrichten. Zunächst legte ein Feuer im Schaltkasten die Kattwykbrücke lahm. Das Mittelteil blieb in neun Metern Höhe stehen. Um wenigstens die Zufahrt des Harburger Hafens zu ermöglichen, wurde es mit einer Notwinde in die oberste Position gebracht.**

Zur Ursache des Feuers und den Kosten konnte die Hamburg Port Authority auch nach zwei Wochen nichts sagen. Straßen- und Bahnverbindung sind bis Anfang Mai gesperrt. Als Lkw-Umfahrung muss die Köhlbrandbrücke herhalten. Die Sanierungsarbeiten dort wurden bis zum Abschluss der Reparatur aufgeschoben.

Ärger auch mit der „Alexander von Humboldt“. Der Saugbagger befuhr unter Lotsenhilfe früh morgens aus dem Köhlbrand kommend die Elbe stromabwärts. In Höhe des Fischereihafens kam es vermutlich zu einem Maschinenausfall. Dadurch fuhr der Bagger unkontrolliert auf den Mittelkai zu und beschädigte mit seinem Saugkorb das dahinter befindliche Gebäude, konnte jedoch mit eigener Maschine rückwärts fahren und machte am Kronprinzenkai fest. Der Saugbagger ist im Bugbereich

erheblich deformiert. Zur A7 verkündete das Hamburger Abendblatt gar, dass der erste Bauabschnitt ein Jahr länger dauern werde. Dies ist allerdings eine Ente. Eine Verzögerung von einigen Wochen wird es wohl im Bereich zwischen dem Bordesholmer Dreieck und Neumünster Nord sowie zwischen Schnelsen und dem Nordwestkreuz geben. Dort war eine

Baugrunduntersuchung im Vorwege nicht möglich. Bei Beginn der Tiefbauarbeiten wurden nun im Untergrund alte Düker gefunden. Dafür wurden an der Langenfelder Brücke zwischen Stellingen und Volkspark die beiden 280 und 120 Meter langen Stahlunterteile zusammengesetzt. Im Oktober sollen sie befahrbar sein.

*Text: Matthias Soyka*



A7-Brücke steht: Senator Frank Horch und Deges-Bauleiter Bernd Hoffmann

# Freude über Bundesverkehrswegeplan

Hafenquerspange, A 39, Schleuse Lüneburg, Elbe-Lübeck-Kanal, Seekanal Rostock kommen



Foto: SLH

Der Autobahnbau hält immer noch den Hauptanteil im Bundesverkehrswegeplan

**Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hat Wort gehalten: In seinem lange erwarteten Bundesverkehrswegeplan, der bis zum Jahr 2030 gelten soll, sind eine Fülle von Maßnahmen enthalten, die vor allem die Seehafenhinterlandanbindung stärken sollen. In dem 186 Seiten langen Papier sind über 1.000 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 264,5 Milliarden Euro aufgelistet. Knapp die Hälfte des Geldes soll in den Straßenbau (vor allem in den Ausbau von rund 1.700 Kilometern Staustrecken), gut 41,3 Prozent in den Schienenbau und 9,3 Prozent in die Ertüchtigung von Wasserstraßen fließen. Dabei werde dem Erhalt der Vorrang vor dem Neubau eingeräumt, sagte der Minister. Das Verhältnis liegt bei 69:31.**

Allerdings hat das Papier einen kleinen Schönheitsfehler: Bei derzeitiger Budgetierung von gut 12 Milliarden Euro pro Jahr ist der Plan mit rund 80 Milliarden Euro unterfinanziert. In dem Papier heißt es dem entsprechend, dass „zusätzliche Haushaltsmittel“ nötig seien. Von jährlich 15 Milliarden Euro ist die Rede. Es wird aber auch eine Reihe von ÖPP-Projekten geben müssen, um Gelder aus der Wirtschaft zu generieren, wie es etwa beim Ausbau der A7 derzeit geschieht. Daneben spricht

das Ministerium von einer Ausweitung der Nutzerfinanzierung.

In seinen Planungen geht das Ministerium von einer Zunahme des Personenverkehrs bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 von insgesamt 12,2 Prozent aus, bei der Güterverkehrsleistung wird sogar ein Plus von 38 Prozent angesetzt. Aus den Ländern waren rund 1.700 Vorschläge für Verbesserungen bei den Bundesfernstraßen, 400 für Schienenwege und 50 für Bundeswasserstraßen eingegangen. Zur Auswahl wurden ne-

ben einer Kosten-Nutzen-Analyse umwelt- und naturschutzfachliche, raumordnerische sowie städtebauliche Kriterien untersucht. Oberste Priorität habe die Engpassbeseitigung im Gesamtverkehrsnetz gehabt.

**Ausbau der A23 überrascht Hamburger Umland positiv**

Für die norddeutschen Küstenländer sind im Straßenbereich neben den laufenden Projekten wie A7-Ausbau und Weiterbau der A20

in Schleswig-Holstein vor allem folgende Projekte von Bedeutung:

- Bau der vierspurigen Hafenuferspanne zwischen der A7 und der A1 als Verlängerung der A26 (895,9 Millionen Euro)
- Bau der A39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg (1,083 Milliarden Euro)
- Ausbau der A1 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn auf acht Spuren (259,1 Millionen Euro, der weitere Ausbau bis zur Landesgrenze Niedersachsen ist nur im weiteren Bedarf) und der Hochstraße Elbmarsch auf der A7 (368,5 Millionen Euro)
- Ausbau der A23 zwischen Tornesch und Eidelstadt auf sechs Spuren (189,8 Millionen Euro)
- Erweiterung der A27 zwischen dem Autobahnkreuz Bremen und der Anschlussstelle Bremen-Überseestadt auf sechs Spuren (112,7 Millionen Euro)
- Bau des Wesertunnels auf der A281 (260,4 Millionen Euro), der vierspurige Ausbau der B6 zwischen Brinkum und der A281 (147,9 Millionen Euro)
- Sechsspuriger Ausbau der A1 zwischen dem Autobahnkreuz Lotte und Osnabrück, (141,3 Millionen Euro) und weiter bis Münster (503,3 Millionen Euro) sowie im Raum Köln
- Sechsspuriger Ausbau der A7 bei Soltau (147,6 Millionen Euro) und nördlich des Autobahnkreuzes Salzgitter (86,7 Millionen Euro)
- Weiterbau der Küstenautobahn A20 (2,589 Milliarden Euro) von der A23 (Stade/Hohenfelde) bis Westerstede (A28)
- Weiterbau der A14 (Wismar-Magdeburg) um Grabow (11,7 Millionen Euro) sowie



**Alexander Dobrindt (CSU),**  
Bundesverkehrsminister

zwischen Magdeburg und Wittenberge (673 Millionen Euro).

- Weiterbau der A21 zwischen der A1 und der A 24 bei Schwarzenbeck (134,6 Millionen Euro).

Einzig die Verbindung zwischen der A39 bei Lüneburg und der A 25 (Geesthacht) und A24 fiel in den weiteren Bedarf.

### Endgültiges Aus für die Y-Trasse

Wichtigstes Signal im Schienenbau: Die Y-Trasse ist endgültig tot. Stattdessen wird die sogenannte Alpha-Variante E bevorzugt, also ein Ausbau der bestehenden Trasse zwischen Hamburg, Bremen und Hannover mit zusätzlichen Gleisen zwischen Rotenburg und Verden, Verden und Wunstorf, Landwedel und Uelzen bis Lehrte, Uelzen und Wieren, Nienburg und Minden. Hierfür werden 3 Milliarden Euro veranschlagt. Zudem soll endlich die Trasse zwischen Karlsruhe und Basel zum Anschluss des Gotthard-Basis-Tunnels gebaut werden (6,394 Milliarden Euro).

Ebenfalls ist der Neubau zweier Gleise zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zum Anschluss des Fehmarnbelttunnels vorgesehen. Inklusive des Neubaus einer Brücke über den Fehmarnsund sind hierfür 1,517 Milliarden Euro veranschlagt.

### Alle Hafenzufahrten werden ausgebaut

Bei den Wasserstraßen sind neben der Fahrrinnenanpassungen von Unterelbe und Außenweser und dem Ausbau des Nord-Ostseekanals herausragend:

- Bau einer Schleuse bei Lüneburg als Ersatz für das Schiffshebewerk Scharnebeck (270,4 Millionen Euro)
- Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (838,1 Millionen Euro) – hier müssen sechs Schleusen ohnehin saniert werden
- Vertiefung der Außenems (36,7 Millionen Euro) und des Rostocker Seekanals (69,3 Millionen Euro)
- Anpassung der Zufahrt Hafen Wismar (79,1 Millionen Euro)
- Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße (503 Millionen Euro).

### Bürger dürfen sich erstmals im Vorwege äußern

Erstmals sollen sich nun auch Bürger im Vorwege der Verabschiedung äußern dürfen. Sie sollen sechs Wochen lang Vorschläge machen. Mit anderen Ressorts war der Plan allerdings nicht abgestimmt, was vor allem im Umweltministerium für Unmut sorgte. Dobrindt konterte, dass dessen Belange im Laufe des jeweiligen Projektierungsverfahrens zum Tragen kämen.

*Text:* Matthias Soyka

# Lob und Tadel für Dobrindt

Unterschiedliche Reaktionen auf den neuen Bundesverkehrswegeplan

**Die Vorstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 hat unterschiedliche Reaktionen hervorgerufen: Viel Lob kam von den Landesregierungen und Wirtschaftsverbänden, Kritik von den Grünen, der FDP-Hamburg und Umweltverbänden. Die einen sind mit einem Trassenverlauf unzufrieden, anderen fehlen Projekte oder sie bezweifeln die Finanzierung.**

Sehr erfreut zeigte sich Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch (parteilos). „Das Bundesverkehrsministerium hat sehr sinnvolle Kriterien entwickelt, wie es die Projekte bewertet. Dabei wurde die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung der hochbelasteten Straßen und Bahnknoten sowie der Seehafenhinterlandbindungen erkannt. Hamburg erhält mit dem Bundesverkehrswegeplan Planungssicherheit für einige bedeutende Infrastrukturprojekte. Hamburg hat sich bei der Anmeldung seiner Projekte an diesen Kriterien orientiert, das ist belohnt worden. Dass wir mit unseren Autobahnprojekten so gut bewertet wurden ist, ein großer Erfolg. Wir werden alles tun, um die Maßnahmen einer schnellen Realisierung zuzuführen. Auch die gute Zusammenarbeit mit den anderen Küstenländern Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein hat sich hier bewährt.“

## Hausaufgaben zum Bau der S4 nicht gemacht

Die Hamburger FDP-Bürgerschaftsfraktion kritisiert jedoch, dass die S4 von Hamburg nach Lübeck nur unter „potenzieller Bedarf“ eingestuft wurde. Als Begründung heißt es dazu im Bundesverkehrswegeplan, dass die „Projektdefinition noch nicht

abgeschlossen“ ist. „Mit anderen Worten: Senator Hoch hat keine brauchbaren Unterlagen vorgelegt“, sagt der Bürgerschaftsabgeordnete Wieland Schinnenburg. „Diese Bewertung überrascht nicht, schließlich ist die Planung der S 4 ein großes Desaster: Noch Anfang 2013 sollte das Projekt maximal 819 Millionen Euro kosten und 2020 fertig sein. Im Sommer 2015 stellte sich heraus, dass es mindestens 1 Milliarde sein werden, und der Baubeginn soll nun frühestens 2021 sein. Hinzu kommt, dass weitere Preissteigerungen bis zur Fertigstellung nicht eingerechnet wurden. Senator Horch ist dabei, eines der wichtigsten Nahverkehrsprojekte zu versemeln.“

## NABU kritisiert Trasse der Hafenuerspange

Der 1. Vorsitzende des NABU Hamburg, Alexander Porschke, ist dagegen darüber verärgert, dass die Hafenuerspange in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurde. Der Verband hatte sich bereits im Mai 2010 an die Bundesregierung gewandt und darauf verwiesen, dass die ausgewählte Trassenvariante mit den höchsten ökologischen Kosten für ein wertvolles Naturgebietes einhergeht. Die Variante verläuft unter anderem südlich von Moorburg mitten durch das Ge-

estrandmoor, wurde jedoch von der Grünen-Bausenatorin Anja Hajduk seinerzeit festgelegt. „Die Süd-Variante der Hafenuerspange birgt gravierende Nachteile für die Natur“, kritisiert der ehemalige Umweltsenator Porschke nun. „Mit dem Bau der neuen Autobahn entstehen erhebliche negative Auswirkungen auf seltene Lebensräume und auf gefährdete Tiere und Pflanzen. Betroffen sind insbesondere ein Gebiet aus Feuchtbiotopen sowie Brach- und Hochstaudenfluren mit Rohrkolben und Schilffarealen, die beim Bau der südlichen Trasse komplett zerstört würden.“ In dem von der südlichen Trasse beeinflussten Gebiet kämen insgesamt 53 Pflanzenarten der Roten Listen vor. 44 Arten sind davon in Hamburg als gefährdet oder stark gefährdet eingestuft, weitere neun Pflanzen gelten bundesweit als gefährdete oder stark gefährdete Arten. Auch die Lebensräume von 82 Brutvogelarten, von denen zwölf Arten gefährdet, darunter vier vom Aussterben bedroht sind, würden durch die Südtrasse zerstört.

## Grüne sehen Finanzierungslücken

Die Grünen-Bundestagsabgeordnete Valerie Wilms bescheinigte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU), einen „schlechten Job“ gemacht

zu haben. Er habe „mit reichlich Verspätung eine Wühlkiste mit viel zu vielen Projekten präsentiert, für die das Geld nicht reichen wird“. Der Bundesverkehrswegeplan sei unehrlich, „denn zu viele hegen weiter die Hoffnung, dass ausgerechnet ihr Projekt noch kommen wird. Dobrindt produziert damit vor allem Frustration.“ Die Abgeordneten der Koalition sollten sich davor hüten, „Lieblingsprojekte aus ihren Wahlkreisen mit irgendwelchen Winkelzügen noch nach vorne zu schieben“.

#### Erleichterung beim Verband der Binnenhäfen

Lob dagegen vom Bundesverband der öffentlichen Binnenhäfen (BÖB). Dessen Geschäftsführer Boris Kluge sagte: „Die Bewertungen der Projekte zeigen zurecht, dass die Bundeswasserstraßen einen Ausbau benötigen und dieser auch prioritär erfolgen sollte. Die vielen Projekte im Vordringlichen Bedarf müssen nun zügig angegangen und vordringlich umgesetzt werden.“ Das Bundesverkehrsministerium habe zurecht erkannt, dass die ausschließliche Berücksichtigung der wirtschaftlichen Bewertung von Wasserstraßenprojekten im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht zum Ziel führe. „Engpässe mit großer Bedeutung für die deutsche Wirtschaft müssen auch wegen ihrer Wirkung für das Gesamtsystem unbedingt aufgelöst werden. Die Betrachtung der qualitativen Befahrbarkeit als Kriterium für die Wirtschaftlichkeit der Transporte ist zu berücksichtigen und deshalb der einzig richtige Weg.

Wir sind froh, dass diese Projekte nun dadurch zur Umsetzung kommen.“

#### Nordunternehmen mahnen mehr Planungspersonal an

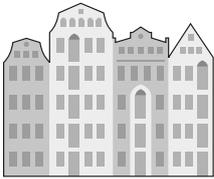
Der Präsident des Unternehmensverband Nord, Uli Wachholtz, war vor allem aus schleswig-holsteinscher Sicht zufrieden: „Der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans umfasst die wichtigen und notwendigen Projekte für den Norden, wie die A20, A21 und A23 sowie die Hinterlandanbindung für die feste Querung über den Fehmarnbelt. Gleiches gilt für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und die Ertüchtigung des Elbe-Lübeck-Kanals. Diese Erkenntnis alleine hilft aber Bürgern und Wirtschaft wenig, es kommt auf die baldige Umsetzung an! Leider hat uns die Realität in der Vergangenheit zu häufig einen Strich durch die Planung gemacht. Verwaltungsklagen der Berufshinderer, Fledermäuse und verlassene Adlerhorste haben zum Stillstand wichtiger Vorhaben geführt. Und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals macht beispielsweise

nur dann richtig Sinn, wenn es auch endlich zur Fahrinnenanpassung der Elbe kommt.“ Er mahnte an, dass in Schleswig-Holstein wie in Hamburg genügend Planungskapazitäten für die Umsetzung geschaffen werden müssten. „Hier besteht dringender Handlungsbedarf!“

#### Seehafenbetriebe fordern nun rasche Umsetzung

Letzteres sieht Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), ähnlich. Er sagte zudem: „Der beschlossene Investitionshochlauf für die Infrastruktur war ein erster Schritt, um die Finanzierung der notwendigen Baumaßnahmen sicherzustellen. Nun erwarten wir im nächsten Schritt, dass die Hinterlandanbindungen und seewärtigen Zufahrten zügig ausgebaut werden. Das Verkehrsnetz im Hafenhinterland muss entlastet und die seewärtige Erreichbarkeit der Häfen für wachsende Güterverkehre gewährleistet werden.“

*Text: Matthias Soyka*



# Heinrich Osse

L A G E R H A U S   G M B H

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

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

**Heinrich Osse Lagerhaus GmbH**

Australiastraße  
Schuppen 50 B  
20457 Hamburg



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

# Tunnel nicht refinanzierbar

NABU-Gutachten bezweifelt Wirtschaftlichkeit der geplanten Fehmarnbeltquerung



Simulationen: Femern A/S

18 Kilometer lang und nach derzeit offiziellen Angaben über 7 Milliarden Euro teuer: Der Fehmarnbelttunnel

**Der NABU Bundesverband macht weiter Front gegen den geplanten Bau des Fehmarnbelttunnels. Er stützt sich nun auch auf ein Gutachten des Hamburger Beratungsunternehmens Hanseatic Transport Consultancy (HTC), das den Schienengüterverkehr zwischen Skandinavien und Deutschland im Kontext des europäischen TEN-T-Korridors 3 zwischen Helsinki und Valletta untersuchte. In dessen Zentrum liegt die Anbindung Skandinaviens an Mitteleuropa. Die Jütlandroute ist Teil dieses Korridors. Sie ist rund 520 Kilometer lang und verbindet über den Großen Belt Malmö mit Hamburg. Die Fehmarnbeltroute wäre 160 Kilometer kürzer – jedoch nicht unbedingt günstiger.**

„Das liegt unter anderem an der Logik des dänischen Trassenpreissystems und der damit einhergehenden Subventionierung des Kombinierten Verkehrs“, erklärt HTC-Gutachter Torsten Tesch. Dieses sieht einen Zuschuss pro Tonnenkilometer für Güter vor, die per Bahn statt Lkw transportiert werden. Da die Fehmarnbeltstrecke deutlich kürzer sei, würden sich auch die Zuschüsse stark reduzieren. „Die alte Jütlandroute wäre auf Basis aktueller Parameter bei den Trassenentgelten sogar etwas günstiger“, so Tesch weiter. Allerdings ist diese Strecke nicht nur länger, sondern birgt auch einige Engpässe. Vor allem zwischen Padborg und Tinglev (15 Kilometer) ist sie nur einspurig.

Das HTC-Gutachten zeigt, dass der Schienengüterverkehr seit lan-

gem bestenfalls stagniert, auf keinen Fall aber wächst. Mit dem gleichzeitigen Bau einer vierspurigen Autobahn (für nicht einmal 10.000 Autos am Tag) unter dem 18 Kilometer langen Fehmarnbelt, so der NABU, würde das Gegenteil dessen erreicht, was die europäische Politik eigentlich seit Jahren anstrebt: Die Verlagerung von der Schiene auf die Straße.

Der NABU schließt aus den Un-



200 Meter lange Absenkelemente

tersuchungen, dass sich die enormen Investitionskosten für den Fehmarnbelttunnel nicht annähernd über den Bahnverkehr refinanzieren lassen. Das Aufkommen von täglich maximal 78 Güterzügen (Prognose 2025) sei viel zu gering. Doch ausschließlich für eine Verbesserung des Schienenverkehrs erhält Dänemark 1,7 Milliarden Euro Zuschüsse von der EU für den Tunnel.

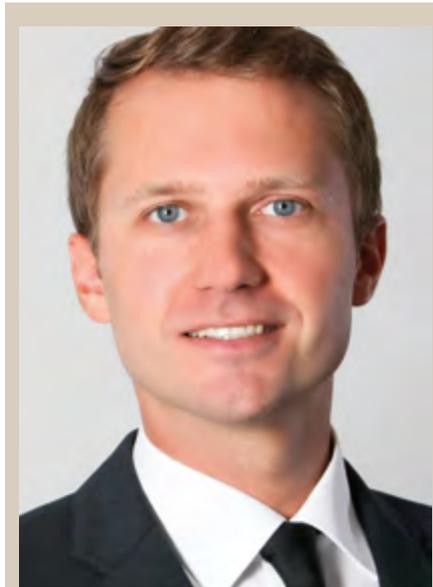
Der NABU moniert: „Der Bedarf für einen Neubau entlang des Fehmarnbelts ist schlicht nicht vorhanden, das dort investierte Geld würde an anderer Stelle einen deutlich größeren Nutzen entfalten. Es deutet kaum etwas darauf hin, dass sich diese Entwicklung zukünftig umkehren wird“, sagt NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller.

Der NABU wirft den Tun-

nel-Planern vor, einen alternativen, ökologisch wie ökonomisch sinnvollen Ausbau der Jütlandroute von Beginn an durch den Staatsvertrag zwischen Deutschland und Dänemark ausgehebelt zu haben. Der NABU rechnet mit Gesamtkosten für das Projekt inklusive der Anbindungen auf deutscher und dänischer Seite von 12 Milliarden Euro. „Die mangelnde Prüfung des möglichen alternativen Ausbaus einer Jütlandroute verstößt zudem gegen europäisches Recht. Dieses Thema wird in einem juristischen Verfahren vor dem EuGH eine zentrale Rolle spielen“, sagt Malte Siegert vom NABU Hamburg.

### Bundesverkehrswegeplan unterschätzt die Kosten

Auf völliges Unverständnis stoßen derweil die Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums für die Anbindung auf deutscher Seite. Der gesamte Schienenneubau inklusive einer neuen Fehmarnsundbrücke wurde mit lediglich 1,517 Milliarden Euro beziffert. „Das Doppelte wäre wohl realistisch“, so Siegert.



**Torsten Tesch,**  
Hanseatic Transport Consultancy

Die Umweltschützer verweisen auf eine Schätzung des Bundesrechnungshofes aus dem Jahr 2009, die bereits eine Kostensteigerung von anfangs 840 Millionen auf 1,7 Milliarden Euro vorsah – zuzüglich einer Neubaustrecke (Bahn) entlang der A1 plus einer neuen Sundquerung (beides nicht in der ursprünglichen Kalkulation). „Hier geht das nächste Stuttgart 21/der nächste BER an den Start“, so Siegert.

Als „verantwortungslos“ be-

zeichnet es Miller, ein infrastrukturell völlig belangloses Vorhaben auf Kosten von Natur und Umwelt realisieren zu wollen“.

### Wachsenden Flugverkehr nicht mit eingerechnet

Gerade weil die Planungen zur Fehmarnbeltquerung mittlerweile so viele Unzulänglichkeiten aufweisen, werde sich der NABU voraussichtlich mit allen zur Verfügung stehenden juristischen Mitteln wehren. „Fehlerhafte Planfeststellungsunterlagen, missachtete Parameter wie die rasante Entwicklung des Flugverkehrs, paralleler Fährverkehr der Reederei Scandlines, Ausdifferenzierung der Verkehrswege zwischen dem Festland und Dänemark, Schweden und Finnland sowie zu Unrecht eingerechnete Bordershop-Verkehrsanteile müssen zwangsläufig zu unzureichenden Verkehrsprognosen und entsprechend zu falscher Bedarfseinschätzung führen. Blinder politischer Wille darf kein Rammbock für Tunnelelemente sein.“ Es gehe nur um Fakten, nicht um Fiktion.

*Text: Matthias Soyka*



Die Tunnelzufahrt auf deutscher Seite soll direkt neben dem Fähranleger gebaut werden

# Rangieren ohne Leerfahrten

Die sechs größten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hamburger Hafen kooperieren



Fotos: SLH

Zufrieden mit der Kooperation: Stefan Behn, Jens Meier, Bernd Pahnke, Frank Horch und Harald Kreft (v.l.)

**Die sechs größten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Hamburger Hafen haben sich zusammen getan, um Rangierfahrten zwischen den Terminals und den Bahnhöfen effektiver zu gestalten. Bisher war es üblich, dass jede der 20 Lokomotiven nach dem Zustellen von Waggons an den Kaikanten ohne Anhänger zum nächsten Einsatzort fahren. Diese sogenannten Leerfahrten sollen nun weitestgehend minimiert werden, damit die Hauptfahrtrassen besser genutzt werden. Denn diese werden nicht nur für die 180 bis 210 Zugfahrten täglich genutzt, sondern eben auch durch Rangierloks, deren Bewegung das Sechsfache ausmachen.**

Neben DB Cargo haben sich die ProLok GmbH, das Hamburger Bahn Contor (HBC), die LOCON AG, die Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser EVB und Metrans Rail AG arrangiert und vor allem mit den Containerterminals die Slotzeiten für Abfahrten abgesprochen. Künftig liegen diese 30 Minuten nach der Einfahrt einer Rangierlok, so dass diese auf ihrem Rückweg abermals mit Anhängern das Terminal verlässt.

**Kommunikation läuft einfach über What's App**

„Wir haben dies innerhalb weniger Wochen umgesetzt“, berich-

tet Bernd Pahnke, Vice President Port Development bei DB Cargo. Die Kommunikation findet ganz unbürokratisch über What's App statt. Die über den Kurznachrichtendienst getroffenen Vereinbarungen gelten dabei als Verträge. „So können innerhalb kurzer Zeit Anforderungen und Zusagen innerhalb der What's App-Gruppe abgeschlossen werden.“ Die EVUs und Terminals erkennen so schnell Synergien und stimmen Tauschmöglichkeiten untereinander ab. Anschließend verrechnen die EVUs die Fahrten untereinander. Man habe sich vorher auch kartellrechtlich abgesichert. Die Sache sei unbedenklich, weil durch die Kooperation Kosten ein-

gespart werden. „Am Ende kann das sogar für den Kunden günstiger werden.“

Bereits in den ersten Wochen nach Anlauf der Kooperation konnten so schon 27 Prozent der Leerfahrten eingespart werden. Das Potenzial sei noch erheblich höher, sagte Hafengebäudechef Harald Kreft.

**Bislang nur 27 Prozent Streckenfahrten**

Dies sei auch dringend notwendig, denn seit 2010 erzielte die Hafeneisenbahn einen Rekord nach dem anderen. 2015 bewegte sie 2,3 Millionen TEU und 45,7 Millionen Tonnen. Damit wurden erstmals

mehr Güter auf der Schiene von den insgesamt 100,9 Millionen Tonnen, die von Hamburg aus ins und aus dem Hinterland gebracht werden, als auf der Straße transportiert. Bislang werde das Hafengebahnnetz nur zu 27 Prozent von Streckenlokomotiven befahren, 40 Prozent durch leere Rangierloks, ein Drittel durch Lastfahrten mit Rangierloks.

### Waltershofer Brücken neuralgischer Punkt

Ein neuralgischer Punkt seien die Waltershofer Brücken. Die Zufahrt zum Burchardkai wird derzeit erweitert und deshalb im kommenden Jahr vorübergehend nur ein Gleis für Hamburgs größtes Terminal bereit stehen. Nach der Erneuerung der Brücken werden drei voll elektrifizierte Gleise zur Verfügung stehen. Während der Bauphase werde



Leerfahrten von Rangierloks sollen künftig der Vergangenheit angehören

sich zeigen, wie gut das System funktioniert.

Um die Kooperation ins Rollen zu bringen, hat die Hamburg Port Authority für die EVUs das Entgelt für die Trassenbenutzung in 2016

reduziert, betonte Wirtschaftssenator Frank Horch. Ziel sei es nicht nur, die Hauptfahrgeleise zu entlasten, sondern auch die Pünktlichkeit der Fahrten zu erhöhen.

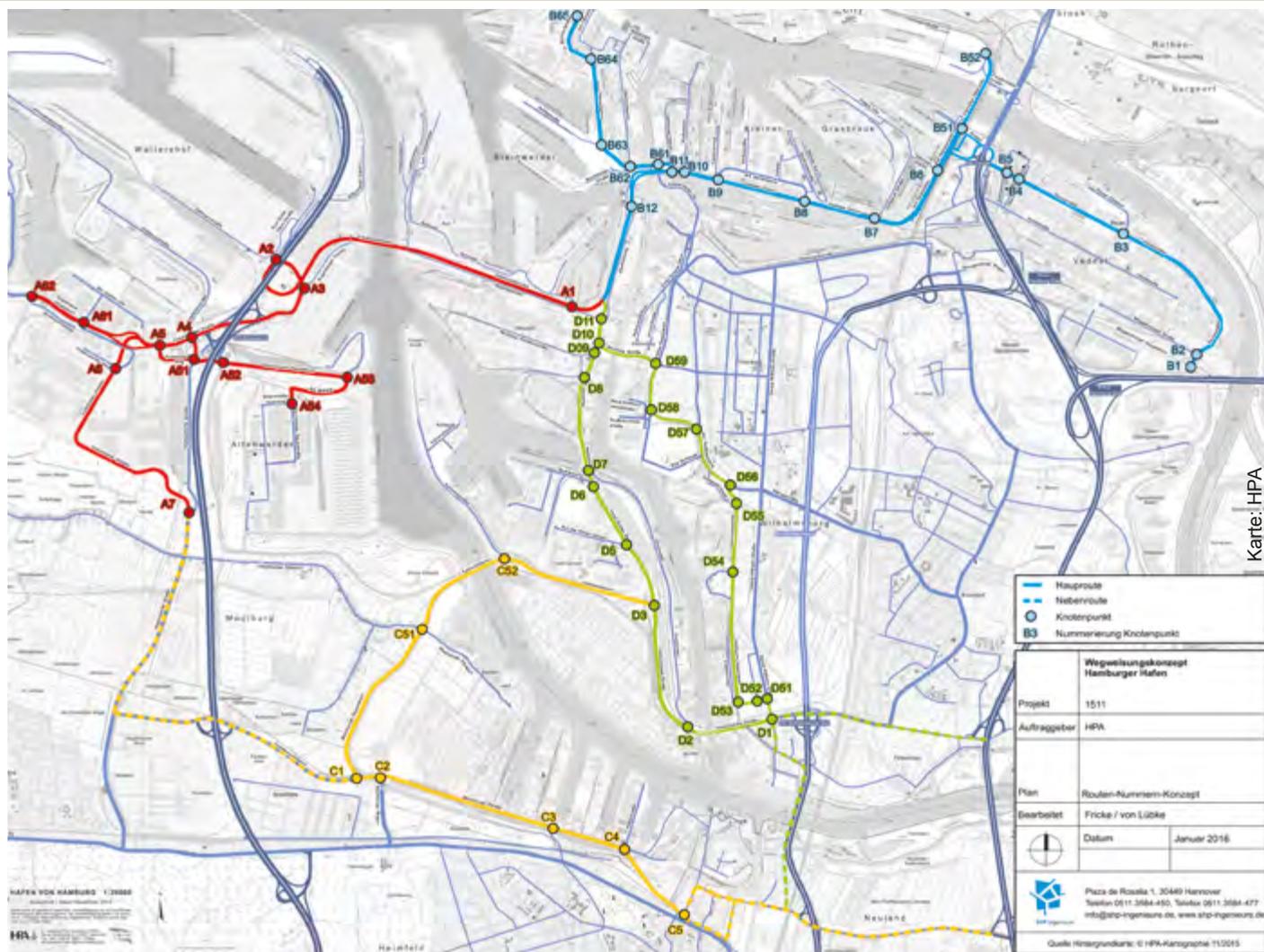
*Text: Matthias Soyka*



Der Bahnhof Alte Süderelbe westlich der A7 ist eines der ersten Ziele der Rangierfahrten

# Das ABC des Hamburger Hafens

Neue Beschilderung soll ortsfremden Truckern die Zufahrt erleichtern



Das Hafengebiet wurde in vier Hauptbereiche zwischen den Autobahnen A7 und A1 unterteilt

**Die Hamburg Port Authority (HPA) wird bis zum Sommer die Zufahrten zum Hamburger Hafen neu beschildern. Dabei soll ein neues Routensystem vor allem ortsunkundigen Lkw-Fahrern die Zufahrt erleichtern. In Zusammenarbeit mit dem Hannoveraner Büro SHP Ingenieure, das auch das Verkehrskonzept für die Olympia-Planung entwickelt hatte, werden 720 Schilder ausgetauscht bzw. neu montiert. Angefangen auf den Autobahnen wird auf vier Hauptrouten verwiesen.**

Route A umfasst den Nordwesten mit den Terminals im Waltershofer Hafen und Altenwerder sowie die Köhlbrandbrücke und den Tollerort-Abzweig. Route B vereint den Bereich Peute, Veddel, Kleiner Grasbrook und Steinwerder, Route C den Südwesten mit den Harbeger Häfen und der Kattwykbrücke, Route D das Hafengebiet Hohe Schaar/

südöstliches Wilhelmsburg rund um die Rethe. Jede große Kreuzung der Hauptrouten ist mit einer Nummer versehen, der Abzweig zu den Containerterminals EUROGATE und Burchardkai beispielsweise trägt die Nummer A2. Kleine Kreuzungen wie etwa die Anbindung des CT Altenwerder am Finkenwerder Knoten beginnen mit der Ziffer

A51. Daran anschließende Kreuzungen wie etwa die Zufahrt zum HANSAPORT die A53.

Alte Straßennamen bleiben erhalten

„Wir wollen damit vor allem ausländische Verkehrsteilnehmer leiten“, sagte Peter Bischoff, Projektleiter

von SHP. Die kurzen Nummern seien schneller zu lesen als die Straßennamen, die es natürlich weiterhin geben soll. Man habe sich im Vorfeld mit der Polizei, Betrieben und Verbänden unterhalten und zahlreiche Möglichkeiten diskutiert. Unternehmen können nun in ihrer Adresse den Zusatz der nächstgelegenen Haupttroutenkreuzung führen. Das Kreuzfahrtterminal Steinwerder etwa : „Zufahrt über B62“.

Die Beschilderung soll zunächst am Hafенrand mit dem Hinweis auf die Haupttrouten beginnen. Ziel sei es laut Steffen Schwarz, Teamleiter Anlagenmanagement bei der HPA, die Zufahrten durch eine auch für Ausländer leicht verständliche Beschilderung zu beschleunigen, Staus zu vermeiden und alte Beschilderungen wie etwa dem aufgelösten Freihafen zu beseitigen. Zu-



Foto: SLH

Projektleiter Peter Bischoff (SHP, l.) und Steffen Schwarz (HPA)

dem sei die Elbbrückenwegweisung für von der A7 kommende Gefahrguttransporter, die den Elbtunnel nicht passieren dürfen, aktualisiert

worden. Die neuen Kürzel sind auch in das Verkehrsleitsystem und das Lkw-Parkplatzkonzept integriert.

*Text: Matthias Soyka*

# Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.





[www.walterlauk.de](http://www.walterlauk.de)    [info@walterlauk.de](mailto:info@walterlauk.de)





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





Ellerholzdamm 22  
 Am Hansehafen 14  
 Willy-Brandt-Platz 1



Walter Lauk Containerspedition GmbH  
 Walter Lauk Ewerführerei GmbH  
 Walter Lauk Containerspedition GmbH

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

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

# Der neue Schiffsrecycler

ReSHIP ist der einzige deutsche Abwracker – auf Wunsch auch ökologisch



Fotos: ReSHIP

In der Türkei wird aus Abwracken überwiegend auf betonierte Flächen an Land betrieben

**Die Schifffahrt steckt seit acht Jahren in der Krise. Ursachen dafür gibt es viele. Einer der Hauptgründe, dass die Reeder nicht mehr auskömmliche Fachtraten erzielen können, ist, neben der bestehenden drastischen Überkapazität an vorhandenem Schiffsraum, die erhebliche Neubaufahrt. Die Gesamttonnage wächst ungebremst weiter: Insgesamt wird bei Trockenfrachtern dreimal so viel Tonnage neu gebaut als abgewrackt, im Containerschiffbereich sogar viermal so viel. Das liegt unter anderem auch daran, dass viele Reeder noch hoffen, eine günstige Charter zu bekommen. Dabei wäre das Abwracken der einzige Ausweg, dass sich die Raten wieder erholen, auch wenn hohe Werte aus den Büchern abgeschrieben werden müssen. In diese Nische sind Günther Werle und Patrick Eckelmann gesprungen: Sie sind Geschäftsführer der Hamburger ReSHIP GmbH, eine Gesellschaft, die international den An- und Verkauf von zu recycelnden Schiffen betreibt.**

Das Besondere an dem 2014 gegründeten Unternehmen ist, dass es Pionier für das Recycling auf ökologischer Basis ist, das sogenannte „Green Ship Recycling“. Werle profitiert dabei von seiner langjährigen Erfahrung bei der Eckhardt Marine GmbH, bei der er über 1.000 aufgekaufte Schiffe in beinahe 25 Jahren in ihre Bestandteile zerlegen ließ. ReSHIP entwickelt das Geschäftsmodell mit dem Umweltfaktor stetig weiter. Ende vergangenen Jahres kam Patrick Eckelmann mit ins Boot, der sich vor allem auf maritimes

Recycling und Umwelttechnik in der mittlerweile verkauften Hamburger Ölverwertungsgesellschaft (HÖG) spezialisiert hatte.

Ein Experte auf dem Gebiet ist absolut notwendig, denn das grüne Recycling ist eine Wissenschaft für sich. Zwar wurde mit der Hong Kong-Konvention diesbezüglich international schon 2009 ein Standard definiert, allerdings ist damit zu rechnen, dass bis zum Inkrafttreten noch einige Zeit vergehen wird. Ähnlich sieht es mit der EU-Ship Recycling Regulation aus. Zudem besteht in den verschiede-

nen Gesetzgebungen Unklarheit darüber, was den Abfallbegriff bei Schiffen betrifft. Auch die international landesspezifischen Gesetzgebungen weichen teilweise erheblich voneinander ab.

Dem entsprechend sind die Abwrackmethoden weltweit äußerst unterschiedlich. „75 Prozent aller Schiffe werden in Indien, Pakistan und Bangladesch am Strand zerlegt“, berichtet Eckelmann. Das „Beaching“ dort ist nicht nur bei Umweltschützern verpönt, sondern auch nicht ganz ungefährlich. In der EU dagegen dürfen Schif-

fe nur an der Pier oder auf einem Slipway auseinander genommen werden, was natürlich erheblich teurer ist. In China macht man die Schiffe an der Kaikante fest und beginnt von dort aus mit den Arbeiten. In der Türkei nennt man den Prozess „landing“, bei dem die Schiffe mit Hilfe von Krananlagen und Winden auf befestigte Flächen gezogen werden, um dort den Recycling-Prozess zu beginnen.

Preis hängt von der Größe und dem Aufenthaltsort ab

Der Rückbau eines Schiffes hängt zeitlich von seiner Größe ab. Kleinere Frachter sind in drei Wochen zerlegt, bei Ozeanriesen kann es bis zu einem halben Jahr dauern. „Wir kaufen dem Reeder das Schiff ab und sorgen für ein fachgerechtes Recycling“, erklärt Eckelmann. Der Preis hänge von dem Gewicht des Schiffes und den verwertbaren Teilen des Schiffs ab. „Bis zu 85 Prozent an Bord sind sortenreiner Stahl“, ergänzt er. Hinzu kämen Aggregate, die teilweise als Ersatzteile für andere Schiffe weiter genutzt werden können. Ein weiterer preisbestimmender Faktor ist, wo sich



**Patrick Eckelmann,**  
Geschäftsführer ReSHIP

das Schiff gerade befindet, sofern es der Reeder nicht selbst zur Abwrackwerft bringt. „Andernfalls stellen wir eine Crew, die die Überführung abwickelt“, berichtet Werle. „Der Preis ist dann natürlich entsprechend niedriger.“ Grundsätzlich sind die Preise auf dem indischen Subkontinent um bis zu 150 USD pro Tonne höher als in Europa.

Neben See- und Binnenschiffen interessiert sich ReSHIP auch für Propeller, Maschinen, jegliche Aggregate und Industrieanlagen



**Günther Werle,**  
Geschäftsführer ReSHIP

wie Kräne oder Van-Carrier. Am liebsten würde das Unternehmen sich irgendwann eine eigene kleine Werft kaufen, und den jeweiligen Rückbau selbst übernehmen. Dann würde aus der Handels- und Dienstleistungstätigkeit ein eigenständiger Industriebetrieb. Über genügend Auslastung müsste sich ReSHIP keine Sorgen machen. Die Lebensdauer der Seeschiffe wird immer kürzer. Das jüngste Schiff, das ReSHIP zuletzt verschrotten ließ, war erst zwölf Jahre alt.

*Text: Matthias Soyka*



Auch ausgediente Bohrinseln sind zur Wiederverwertung für ReSHIP von Interesse

# Mehr Hallen für Bock & Schulte

Durch einen Zufall kann das Unternehmen auf das Nachbargrundstück expandieren



Fotos: SLH

Die größte der drei neuen Hallen erinnert an die 50er-Schuppen am Kleinen Grasbrook

**Weihnachten ist das Fest der Liebe und der Geschenke. Im Geschäftsleben nimmt man die christlichen Feiertage eher mit Stirnrunzeln zur Kenntnis, kommt in dieser Zeit der Produktionsprozess doch nahezu zum Erliegen. Bei Bock & Schulte sieht man das seit kurzem aber ganz anders. Denn unmittelbar vor Jahresende erhielt der Hamburger Spezialbetrieb für das Sieben, Mahlen und Umfüllen von Grundprodukten und Nahrungsmitteln die Option, auf dem Nachbargrundstück in der Andreas-Meyer-Straße einige Hallen hinzu zu mieten.**

Bisher verfügte das Unternehmen am Firmensitz über 30.000 Quadratmeter Freiflächen und 20.000 Quadratmeter Hallenflächen. Dazu kamen einige Außenlager über die südliche Hansestadt verteilt. Jahrelang hatte Firmenchef Andreas Bock Ausschau nach einer zusätzlichen Fläche gehalten, idealer Weise in direkter Nähe der Zentrale. Daran erinnerte sich wohl der Nachbar, ein Stahlunternehmer, der dort ein Außenlager unterhielt, das er nun schließen wollte, und fragte im Dezember an, ob Bock & Schulte nicht in den Mietver-

trag zum Jahreswechsel einsteigen wollte. „Das war wie Weihnachten und Ostern zusammen“, erinnert sich Bock.

4.500 Quadratmeter mehr  
überdachte Flächen

Das Nebengrundstück bietet drei Hallen mit immerhin 4.500 Quadratmetern Fläche sowie 10.000 Quadratmeter Grund. „Mit den zusätzlichen Lagerflächen können wir unseren Kunden ganz andere Angebote machen“, freut sich auch Lagerleiter Mathias Fuhge. Bisher war aufgrund der Vielzahl der unterschiedlichen

Produkte, die am Firmensitz vor der Bearbeitung zwischen gelagert werden, schlicht zu wenig Platz, um alle Anfragen zu bedienen. Wenn die Ware zunächst in einem der Außenlager abgeladen wurde und dann erst zur Produktion aufs Werksgelände gefahren werden konnte, war der Auftrag preislich nicht mehr attraktiv. Es wurde zu teuer. Nun aber ergeben sich ganz neue Synergien.

„Aufträge, die wir früher ablehnen mussten, können wir nun abbilden“, ergänzt Fuhge. Bereits im Januar konnte Bock & Schulte einen neuen Kunden

gewinnen, der Aminosäuren in Silos verladen haben möchte. Ein Magnesiumoxidhersteller schickte zudem gleich deutlich mehr Container als früher. Der Quantensprung betrifft dabei nicht nur die chemischen Grundstoffe, sondern auch Lebens- und Futtermittel.

**Eingruppierung dauerte  
nur drei Wochen**

Die rasche Eingruppierung des zusätzlichen Grundstücks war kein Problem. Aus zwei Stellen im Zaun wurden schlicht Stücke herausgeschnitten, um mit den Staplern und Lastern nach nebenan zu gelangen.

Da Teile der Lager aus dem bisherigen Firmengelände nun auf das neue Grundstück verlagert werden, wird Platz frei, die Produktion in den alten Hal-



**Mathias Fuhge,**  
Lagerleiter Bock & Schulte

len auszuweiten. Zusätzliche Maschinen sollen angeschafft werden. Auch die räumliche Trennung von Futter- und Lebensmittel- zu Grundprodukten

ist nun wesentlich vereinfacht worden.

Nur drei Wochen hat die gesamte Umstellung gedauert. Die zusätzlichen Flächen dürften auch Auswirkungen auf die Beschäftigung haben. 35 feste Mitarbeiter hat Bock & Schulte derzeit. 15 Zeitarbeiter kommen in Spitzen hinzu, von denen das Unternehmen hin und wieder auch einige in die Vollbeschäftigung übernahm. Gut möglich, dass sich dies ausweitert, wenn sich die positiven Zahlen vom Jahresbeginn stabilisieren. Jedoch auch das vergangene Geschäftsjahr war sehr zufriedenstellend. „Wir haben unseren stetigen Wachstumskurs fortgesetzt“, bekräftigt Bock. Mit der nun gestarteten Verkaufsoffensive dürfte sich dieser Trend fortsetzen.

*Text:* Matthias Soyka



Lagerarbeiter Joachim Marten freut sich über das deutlich gestiegene Platzangebot

# Vom Umtausch ausgeschlossen

Landgericht Bochum weist Klage wegen VW-Skandals ab



Fotos: Volkswagen AG

Ein Autohaus muss nicht einen VW Tiguan mit manipulierter Software zurücknehmen

**Es hatte sich angedeutet: VW-Kunden haben wegen manipulierter Software in ihren Fahrzeugen kein Rücktrittsrecht. Dies hat das Landgericht (LG) Bochum jetzt in einem ersten Urteil vom 16. März 2016 festgestellt (Az. I-2 O 425/15).**

Wie bereits in der Ausgabe 10/2015 berichtet, können vom Manipulations-Skandal betroffene VW-Kunden nicht so ohne Weiteres von ihren Kaufverträgen zurücktreten und dem VW-Händler den gekauften Umweltsünder wieder vor die Tür stellen. Denn für ein derartiges Rücktrittsrecht muss der Mangel des manipulierten Fahrzeugs nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) „erheblich“ sein. Bei einem behebbaren Sachmangel ist die Erheblichkeitsschwelle des § 323 Abs. 5 S. 2 BGB laut BGH in der Regel aber erst dann erreicht, wenn der Aufwand für die Mängelbeseitigung einen Betrag von fünf Prozent des Kaufpreises überschreitet. Laut Urteil

des Landgerichts Bochum ist der durch die „Schummelsoftware“ an den KFZ entstandene Mangel jedoch in diesem Sinne nicht erheblich und den Autohäusern zudem nicht zurechenbar.

## Schummelsoftware kein erheblicher Mangel

Geklagt hatte ein Kunde, der bei dem beklagten Autohaus einen manipulierten VW Tiguan im Wert von Euro 38.000 gekauft hatte und den Kauf wegen des Mangels nicht mehr gelten lassen wollte. Die Bochumer Richter sahen dafür jedoch keine Grundlage, weil in der manipulierten Software keine erhebliche Pflichtverletzung zu sehen sei.

Diese Ansicht hatten die Richter bereits in der mündlichen Verhandlung Anfang März zum Ausdruck gebracht – wohl auch, um eine gütliche Einigung der Parteien zu bewirken. Hierzu hatte sich das beklagte VW-Autohaus sogar bereit erklärt und wollte den Tiguan des Kunden zu einem marktüblichen Preis zurückkaufen. Dieser aber beharrte auf einer gerichtlichen Entscheidung, die nun zu seinen Ungunsten ausging.

Das LG Bochum stellte in seinem Urteil fest, dass die manipulierte Software, durch die eine tatsächlich nicht vorhandene Qualität der Abgasreinigung vorgetäuscht werde, nur einen geringfügigen Mangel darstelle,

weil dessen Beseitigung unter der sogenannten „Bagatellgrenze“ von fünf Prozent des Kaufpreises liege. Das vom Kraftfahrtbundesamt genehmigte Update der Software, durch das die Manipulation abgestellt wird, verursacht nach Auskunft des Gerichts Kosten in Höhe von etwa 100 Euro. Bei einem Kaufpreis für den VW Tiguan von 38.000 Euro liege dieser Betrag weit unter der vom BGH festgelegten Bagatellgrenze. Außerdem entschied das Gericht, dass das beklagte Autohaus, welches das Fahrzeug lediglich verkauft habe, wegen des Mangels kein Verschulden treffe, da ihm das Verhalten des Herstellers VW nicht zugerechnet werden könne.

#### Grundsatzurteil dürfte Rücktrittsrecht geklärt haben

Das Urteil des LG Bochum, das durchaus als Grundsatzurteil betrachtet werden kann, dürfte von den VW-Bossen mit Erleichterung aufgenommen werden. Denn die Frage des Rücktrittsrechts betroffener VW-Kunden sollte damit geklärt sein. Ungeklärt bleibt aber weiterhin die Frage, ob eine Anfechtung des Kaufvertrags wegen arglistiger Täuschung gemäß § 123 BGB möglich ist. Allerdings gibt das Urteil des LG Bochum hierfür zumindest einen wichtigen Hinweis, denn nach Meinung der Bochumer Richter reicht hierfür das Verhalten des Herstellers VW allein nicht aus. Hinzukommen muss also eine entsprechende Täuschungshandlung des Verkäufers bei der Vertragsanbahnung: Zum einen müssen die Emissionswerte bzw. Ver-

bräuche bei der Kaufentscheidung des Kunden eine für den Verkäufer erkennbare maßgebliche Rolle gespielt haben, zum anderen muss der Verkäufer Kenntnis darüber gehabt haben, dass diese Werte manipuliert sind. Diese Tatsache muss der Verkäufer dem Kunden dann bei Vertragsabschluss arglistig, also wider besseren Wissens, verschwiegen haben.

#### Beweislast für arglistige Täuschung liegt beim Kläger

Die Beweislast für eine arglistige Täuschung liegt beim Käufer. Angesichts der dafür erforderlichen besonderen Umstände tut jeder betroffene VW-Kunde gut daran, lieber den Weg einer einvernehmlichen Einigung mit dem Verkäufer zu suchen. Denn



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

beim Gang vor Gericht können sich die Kunden schnell verzocken, wie der Fall des LG Bochum zeigt.

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



Die Manipulation an der Software der Motoren wurde mit 100 Euro taxiert

# Lunchtime bei Lindner

Das Berliner Feinkosthaus will nun auch Hamburger Firmen verstärkt beliefern



Canapés en gros



Tortilla mit Serrano



Riesenauswahl am Eppendorfer Baum



Kristin Poser

**Heute werde ich zur Abwechslung einmal zum Essen eingeladen. Ich bin bei Lindner Feinkost in Eppendorf mit der Tochter des Alleininhabers, Kristin Poser, verabredet. Der Name Lindner ist in Hamburg ja bekannt für edles Essen zu angemessenen Preisen, und man verbindet ihn auch mit Spezialitäten zum Mitnehmen. Zu meiner Überraschung bin ich bei weitem nicht der Einzige, der mittags hier im Geschäft isst. Von der Laufkundschaft stellen sich etliche gleich an ein paar Stehtische mit einem frisch gehäuften Teller. Hier werden auch einfache Dinge zur Delikatesse. Frikadelle (für 1,89 Euro) mit Kartoffelsalat ist einer der Renner, verrät die Junior-Chefin.**

Klar, dass ich die Bu-lette, wie sie im Haupt-haus in Berlin heißt, gleich probiere. Und zugegeben, sie ist wirklich lecker. Ebenso wie ein Wrap mit Parma-schinken, Rucola-Salat und Kirschtomaten, der sonst für 3,50 Euro zu haben ist. Die Stamm-kundschaft war es auch, die Lindner vor acht Jahren auf eine neue Ge-schäftsidee gebracht hat. „Viele Kunden fragten uns, ob wir nicht auch etwas außer Haus liefern könnten“, berichtet Kris-tin Poser. Und so begann der Catering-Service.

Bislang werden Hoch-zeiten, Firmenempfänge,

Konferenzen und Bar-kassenfahrten beliefert. „Diesen Bereich werden wir weiter ausbauen.“ Möglich ist zum Beispiel ein klassisches Catering zur Mittagszeit für das ganze Büro. Interessant für Firmen, die über kei-ne Kantine verfügen und abseits von Einkaufsmöglichkeiten liegen. Der Hamburger Hafen etwa ist so ein Zielge-biet. Oder Kanzleien.

Die Speisen werden alle in der eigenen Lind-ner-Küche zubereitet. Selbst das Brot kommt aus einer eigenen Bä-ckerei. „Dadurch haben wir alle Möglichkeiten, auch auf ganz indivi-

duelle Kundenwünsche einzugehen“, erklärt Po-ser weiter. Die Firmen-philosophie – aus besten Zutaten feines Essen herzustellen – ist gerade im Catering besonders wichtig. „Wir verwen-den grundsätzlich nur frische Zutaten ohne Konservierungsstoffe und Geschmacksverstär-ker, und das Fleisch für unsere Küche kommt aus artgerechter Tierhal-tung.“ Besonders stolz ist Lindner auf sein Fin-gerfood. „Es sind wahre Kunstwerke.“ Ein Kun-de wünschte einmal eine hanseatische Variante. So entstand der Labs-kaus auf Vollkornbrot

mit Wachtelei. Optisch ein Gag, geschmacklich ein Hit.

Einen wesentlichen Unterschied zum Laden-verkauf gibt es aber: Die meisten anderen Speisen werden am Tresen nach Gewicht berechnet. Beim Catering freilich fällt dies weg. Da gelten Festpreise.

*Text: Nils Knüppel*

#### Lindner Feinkost

Eppendorfer Baum 10

20249 Hamburg

Tel.: 040/73 44 95 222

info@lindner-esskultur.de

www.lindner-esskultur.de

#### Öffnungszeiten:

Montag bis Freitag 9 bis 19 Uhr

Sonnabend 8.30 bis 16 Uhr

# „Chewie, wir sind zu Hause“

„Star Wars – Das Erwachen der Macht“ ist ein fulminanter Neustart der Serie



Ärger mit dem Sohn



Neue Helden mit BB-8



Der Millennium Falke ist wieder auf der Jagd nach dem Bösen

Fotos: Walt Disney Studios

**Als bekannt wurde, dass George Lucas seine Rechte an der von ihm begründeten Sternensaga an Disney verkauft hatte, waren die Bedenkenräger nicht weit. Würde das kultisch verehrte „Star Wars“-Universum weiter verkindlicht? Die Einwände waren unbegründet.**

Klugerweise holte man nicht nur Regisseur J. J. Abrams („Mission: Impossible III“, „Star Trek“, „Star Trek Into Darkness“) als Spezialist für brachliegende Filmserien an Bord, sondern auch Lawrence Kasdan, den Autoren von „Jäger des verlorenen Schatzes“ und natürlich der besten Teile der Star Wars-Serie („Das Imperium schlägt zurück“, „Die Rückkehr der Jedi-Ritter“). Dritter Autor im Bunde ist Michael Arndt, der mit seinem Drehbuch zum zweiten „Tribute von Panem“-Film gezeigt hat, dass er sich in Kino für die Jugend auskennt. Dass Komponist John Williams mit an Bord ist, versteht sich fast von selbst. Und auch wenn hier das Rad nicht neu er-

funden wird: Das Wunder geschieht jedoch tatsächlich. „Das Erwachen der Macht“ ist ein fulminanter Neustart der Serie...

30 Jahre sind nach dem Zusammenbruch des Galaktischen Imperiums vergangen. In das Machtvakuum, das Imperator Palpatine und Darth Vader hinterlassen haben, ist die „Erste Ordnung“ eingerückt, die aus den Resten der früheren Sturmtruppen besteht und von dem neuen Anführer Snoke (Andy „Gollum“ Serkis) und dessen Handlanger Kylo Ren (Adam Driver) befehligt wird. Luke Skywalker ist seit langem verschwunden. Die Handlung beginnt, als Leia Organa (Carrie Fisher) einen ihrer Piloten aussendet, um eine Karte vom Auf-

enthaltort ihres Bruders zu finden. Das gelingt zwar, jedoch wird Poe Dameron (Oscar Isaac) von der Ersten Ordnung gefangen genommen. Allerdings kann er die Karte zuvor in dem kleinen Droiden BB-8 verstecken. Auf verworrene Weise gelangt dieser in den Besitz von Schrottsammlerin Rey (Daisy Ridley) und Deserteur Finn (John Boyega). Auf der Flucht vor den nahenden Häschern müssen Sie das erstbeste Schiff nehmen, das sie auf einem Schrottplatz finden: den Millennium Falken...

Zuschauer, die die Original-Trilogie gut kennen, werden sich die Augen reiben. Ungeniert werden Versatzstücke der Episoden IV bis VI neu arrangiert und aufpoliert, ohne

dass etwas wirklich Neues hinzugefügt wird. Die Handlung ist unschwer als Remake des Ur-Films zu erkennen. Abermals geht es um Gut, Böse, Lichtschwertduelle mit finsternen Sith-Lords und einen Todesstern, hinter dem sich die ersten beiden verstecken können. Aber besser gut geklaut als schlecht selbst ausgedacht.

*Text:* Dr. Martin Soyka



Ab 28. April im Handel

**Dortmunder Hafen-Gruppe:**



Dr. Roland Kitschler (Foto) ist seit dem 1. März neuer Geschäftsführer der Dortmunder Eisenbahn GmbH und der Infrastruktur GmbH. Beides sind Beteiligungsgesellschaften der Dortmunder Hafen-Gruppe. Er löst Wolfgang Franz ab, der nach fast acht Jahren als Geschäftsführer in die passive Phase seiner Altersteilzeit gegangen ist. Kitschler wird gemeinsam mit Götz Jesberg, der bereits seit 2012 als Geschäftsführer in dem Unternehmen ist, die Geschäfte beider Unternehmen führen. Zuletzt war Kitschler bei der DB Fernverkehr AG als Leiter Controlling Fahrzeugmanagement und

als Geschäftsführer der DB European Railservice GmbH tätig.

**Hafenwirtschaftsgemeinschaft Cuxhaven e.V.:**



Kapitän Arne Ehlers, Geschäftsführer der BREB GmbH & Co. KG, ist neuer stellvertretender Vorsitzender des

HWG-Vorstands. Er löst Oberbürgermeister Ulrich Getsch ab, der nicht mehr kandidierte. Mit ihm soll die Standortvermarktung Cuxhavens gegenüber Kunden, Politik und Verwaltung eine stärker wirtschaftlich orientierte Ausrichtung erhalten. Der Vorstandsvorsitzende der HWG, Cuxport-Geschäftsführer Hans-Peter Zint, wurde wie der übrige Vorstand im Amt bestätigt.

**HSH Nordbank AG:**

Torsten Temp wurde für drei weitere Jahre zum Marktvorstand bestellt. Er verantwortet bei dem Geldinstitut seit Mai 2010 die Geschäftsfelder Shipping-, Projekt- und Immobilienkunden.

**China Shipping (Agency) Germany :**



Niels Harnack wurde nach neun Jahren an der Spitze der deutschen Niederlassung der chinesischen

Staatsreederei in den Ruhestand verabschiedet. Sein Nachfolger ist Eckart Böhme (54), der bereits seit 1999 für das Unternehmen tätig ist.

**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

**Medienberatung:**

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

**ISSN 2193-5874**

**Grafik:**

NMK  
Telefon: +49.40.360 984 79

**Redaktion:**

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

**Fotos:**

Peter Glaubitt

**Druck:**

PMI

**Erscheinungsweise:**

Monatlich online und als  
Printausgabe

**Preis:**

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

**Abonnement:**

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

**Erscheinungsweise:**

Monatlich zzgl. E-Mailservice

**Onlineprogrammierung:**

Philip Becker

**Onlinegestaltung:**

NMK

Alle Rechte beim Verleger.  
Hamburg 2015

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**3. Mai 2016**



## Unterlagen zur Fahrrinnenanpassung fertig

**Hamburg** – Der Bund und die Hansestadt Hamburg haben Gründonnerstag die Unterlagen zum Planergänzungsbeschluss für die Fahrrinnenanpassung der Elbe dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig übergeben. Sie umfassen den eigentlichen, 200 Seiten langen Beschluss sowie Ergänzungsmaterial mit Karten und Abbildungen auf 850 Seiten. Auf 4.000 Hektar entlang der Elbe wurden dabei Pflanzen kartiert sowie auf 2.000 Hektar Vogelarten. Die klagenden Umweltverbände wurden mit Stellungnahmen in das Verfahren mit einbezogen.

## Neue Schiffbauförderrichtlinie in Kraft

**Berlin** – Die finanziell aufgestockte Förderrichtlinie des Bundeswirtschaftsministeriums zur verstärkten Investition in innovative Produkte und Verfahren im Schiffbau ist in Kraft getreten. Der Bund hat seinen Anteil um 10 auf 25 Millionen Euro aufgestockt, mit dem Anteil der fünf norddeutschen Bundesländer ist der Fördertopf nun 37,5 Millionen Euro groß. Die Richtlinie gilt zunächst bis Ende 2017. Bis zum gleichen Termin hat das Ministerium das Forschungsprogramm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ verlängert. Hier beträgt das Förderbudget 32 Millionen Euro pro Jahr. In den vergangenen vier Jahren wurden damit über 330 Projekte mit einem Fördervolumen von rund 150 Millionen Euro angestoßen.



## TEREX liefert Containerkräne nach Ägypten

**Düsseldorf** – TEREX Port Solutions wird bis November sechs mit je acht Rädern ausgestattete Containerstapelkrane an Alexandria Container and Cargo Handling in Ägypten liefern. Sie werden im chinesischen Xiamen gebaut. Auf den beiden Terminals in Alexandria, wo 60 Prozent des ägyptischen Außenhandels abgewickelt werden, sind bereits 14 solcher Geräte im Einsatz. Sie haben eine Traglast von 40 Tonnen und eine Hubhöhe von 18,10 Metern, was ein Stapeln von fünf Containern übereinander ermöglicht.

## BUSS Port weitet Türkei-Geschäft aus

**Hamburg** – Buss Port Logistics hat mit seinem deutsch-türkischen Joint Venture BussErk einen weiteren Auftrag im Süden der Türkei gewonnen. Für Gübretas, den größten Düngemittelproduzenten des Landes, sollen pro Jahr bis zu 2,5 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen werden. Das erste Schiff wurde bereits Ende Februar abgefertigt. Zudem verlängert BussErk sein Engagement im LimakPort in Iskenderun. Der Auftrag von Gübretas ist zunächst auf zwei Jahre ausgelegt und umfasst vor allem den Umschlag von Massengü-

tern, aber auch Stückgütern und Projektladungen. BussErk übernimmt zudem Stauereidienstleistungen, stellt Geräte und Personal. In vollem Betrieb werden rund 70 Mitarbeiter beschäftigt.

## Brunsbüttel Ports übernimmt Rendsburg

**Rendsburg** – Die Brunsbüttel Ports GmbH übernimmt rückwirkend zum 1. Januar diesen Jahres die Anteile der HaGe Port an der Rendsburg Port GmbH und ist damit alleiniger Betreiber des Schwerlasthafens am Nord-Ostsee-Kanal in Osterrönfeld. HaGe Port hatte die 50 prozentige Joint-Venture Beteiligung der AHLMANN-ZERSSEN GmbH + Co KG an der Rendsburg Port GmbH seit dem 1. Januar unter neuem Namen fortgeführt. Mit der Übernahme ist Brunsbüttel Ports nun alleiniger Gesellschafter des Betreibers Rendsburg Port GmbH und wird durch den Geschäftsführer Frank Schnabel vertreten. Im vergangenen Jahr liefen 183 Binnenschiffe den Rendsburg Port an, was einer Steigerung von knapp 50 Prozent entspricht. Im Januar wurden zudem sechs Mitarbeiter eingestellt.

## HOYER beliefert nun TOTAL-Tankstellen

**Hamburg** – Der Logistikdienstleister HOYER hat den drittgrößten deutschen Tankstellenbetreiber, TOTAL, als Kunden gewonnen. Seit Februar beliefern die Hamburger bundesweit 1.200 Tankstellen. Dazu wurden 45 neue Mitarbeiter eingestellt und für 3 Millionen Euro Fahrzeuge angeschafft.



Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei  
*International forwarding & warehousing*

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



### Transporte / *Transport:*

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

### Fahrten / *Tours:*

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

### Service / *Services:*

- Lagerhaltung / *Storekeeping*
- Kommissionierung / *Picking*
- Zollabfertigung / *Customs clearance*

Güterkraftverkehr  
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51  
*(Zufahrt über Bredowbrücke)*  
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10  
Fax: +49 40 741 06 86-87

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