

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik



**FURUNO**  
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

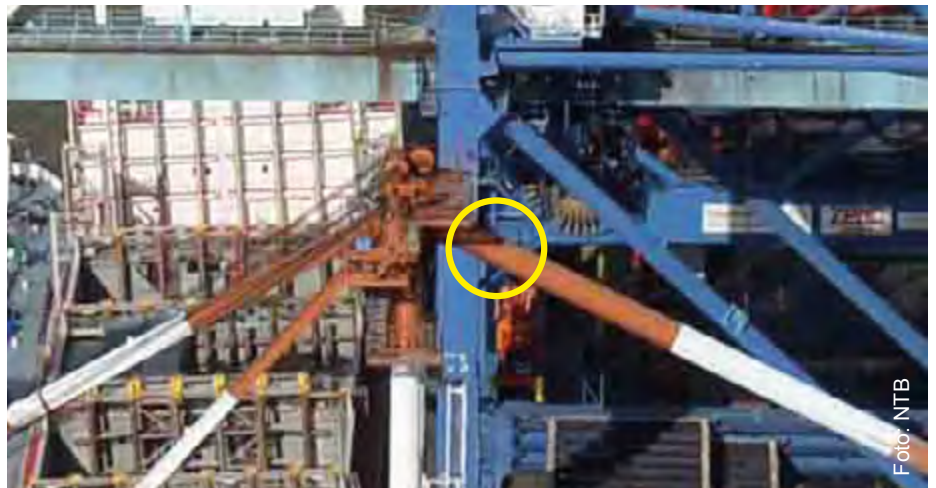
Navigations- und Kommunikationsausrüstung • Beratung • Projektierung • Installation • Training • weltweiter Service

## Hier brach die Containerbrücke

Erstmals äußert sich der Erbauer ZPMC zu dem tödlichen Unfall in Bremerhaven

Der chinesische Containerbrückenbauer ZPMC wehrt sich gegen Vorwürfe, ein Materialfehler sei der Grund für den tödlichen Unfall im Mai letzten Jahres in Bremerhaven. Das Material sei in einem TÜV-Gutachten als einwandfrei befunden worden, erklärte der ZPMC-Deutschland-Betriebsleiter Lutz Werner gegenüber „Stadt Land Hafen“. Man habe die Anlage vorschriftsmäßig gebaut.

Der Weltmarktführer im Containerbrückenbau sei indes selbst sehr an der Aufklärung interessiert. ZPMC habe über 2.000 Brücken gebaut. Nie habe es bislang



An dieser Stelle (gelber Kreis) brach das Zugrohr durch

einen derartigen Unfall gegeben. Fest stehe nur, dass ein gewaltiges Zugrohr, das das Gegengewicht des Auslegers hält, an einer neutralen Stelle direkt unterhalb

der Pylonen gebrochen sei. Warum es dazu kam, sei rätselhaft. ZPMC habe seine Kunden weltweit darauf hingewiesen, die Stelle regelmäßig zu überprüfen. Seite 4

### LNG-Option

Experten sehen Flüssiggas als Zwischenlösung auf dem Weg hin zur E-Mobilität. *S.8*

### Geldnot

Finanzknappheit ist der Grund, warum es bis 2050 keine neuen Flugzeugtypen mehr gibt. *S.10*

### Verkaufsschlager

NORGATEC vertreibt Twist Locks, die auch das Gewicht von Containern messen. *S.14*

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSPRESS**  
www.zigspress.de

 siegelschuppen.de  
high security seals





**Liebe Leserinnen und Leser,**

bei der Hamburg Port Authority scheint schon vor dem 11.11. die närrische Zeit eingekehrt zu sein. Deren Chef, Jens Meier, sagte in einem Interview doch glatt, er verstehe die Aufregung um die Sedimentbagge- rei überhaupt nicht. Alles laufe doch prima.

Der Mann hat Humor. Dass ein Kunde die Hafenverwaltung auf Erfüllung ihrer vertraglichen Pflichten verklagen muss und dafür auch Recht bekommt, ist schon ein dickes Ding. Dass die HPA zunächst auch nach Verhängung eines Zwangsgeldes nichts getan hat, ist ein Skandal. In früheren Jahren wären die Verantwortlichen dafür gefeuert worden.

Heute aber scheint Vertragsbruch zum guten Ton der städtischen Hamburger Verwaltung zu gehören. Oder man bekommt für Versagen den Goldenen Handschlag (siehe rechts).

Narrhallamarsch!

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



4



6



8



10

Ärgerum Vorruhestand Behns 3  
 Unglücksursache weiter unklar 4  
 Schicksalsfrage Elbvertiefung 6  
 LNG als Brückentechnologie 8  
 Keine neuen Flugzeugtypen 10  
 Ein Mega-Tunnel für Hamburg? 12

## Wirtschaft



14



16

Hyster-Vertrieb NORGATEC 14  
 STILLbaut Logistikzentrum 16

## Recht & Geld

Neues Handy nur mit Vertrag 18

## Essen



20

Hadley's

20

## DVD



21

Star Trek Beyond

21

## Personal

Veränderungen in Firmen 22

## Impressum

22

## Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

# Ärger um vorzeitigen Ruhestand

FDP und HHLA-Aktionäre bemängeln Bezüge des scheidenden Vorstands

Die HHLA kommt nicht zur Ruhe. Während die Umschlagzahlen an den Kaikanten abgesackt sind, sorgt nun der vorzeitige Abschied des Vorstandsmitglied Stefan Behn (zuständig ausgerechnet für die kriselnden Container- und IT-Bereiche) für Aufregung. Dessen am 30. April dieses Jahres endende Vertrag war erst im September 2015 um drei weitere Jahre verlängert worden. Allerdings war er um eine Ausstiegsklausel ergänzt worden, die besagte, dass Behn mit Vollendung seines 60. Lebensjahres das Unternehmen verlassen dürfe. Am 16. September machte Behn nun von dieser Option Gebrauch und wird Ende März 2017 in den vorzeitigen Ruhestand gehen. Die Frage ist nun, ob Behn dadurch höhere Ruhestandsbezüge erhält als ohne diese Zusatzregelung. Der FDP-Bürgerschaftsabgeordnete Michael Kruse verlangte vom Senat in einer Kleinen Anfrage Aufklärung. Denn die HHLA gehört zu 68 Prozent der Stadt Hamburg.

Die Antwort ist indes nicht eindeutig. Dort heißt es: „Herr Dr. Behn hat nach seinem Ausscheiden Anspruch auf die bei der HHLA übliche Versorgungsregelung. Das Ruhegehalt bestimmt sich nach einem prozentualen Anteil am ruhegehaltstfähigen Gehalt, das sich am Jahresgrundgehalt orientiert. Der prozentuale Anteil beträgt in Abhängigkeit von der jeweiligen Dienstzeit des Vorstandsmitglieds zwischen 35 und 50 Prozent.“ Behns Grundgehalt war ebenfalls 2015 zum 1. Mai 2016 noch einmal um 25.000 Euro auf 350.000 Euro erhöht worden, so dass sich maximal ein Ruhegehalt von 175.000 Euro (14.583 Euro im Monat) ergäbe.

Kritische Aktionäre fragen sich, inwiefern auf Behns Bezüge ein Abschlag wegen des vorzei-

tigen Ausscheidens angerechnet wurde. Dies ist, ähnlich wie bei Vorruhestandsregelungen von normalen Arbeitnehmern, üblich. Scheidet ein Vorstand schon in jungen Jahren aus, stehen ihm gestaffelt bis zu seinem Rentenalter nur anteilige Bezüge zu, die anfangs nur bei wenigen Prozent liegen. Sollte bei Behn nicht wenigstens ein kleiner Abschlag angesetzt worden sein, werde sich der Aufsichtsrat auf der nächsten Hauptversammlung erneut sehr kritische Fragen gefallen lassen müssen, so Aktionärsvertreter gegenüber „Stadt Land Hafen“.

Kruse geht noch weiter: „Es passt nicht zusammen, dass bei der HHLA die wirtschaftliche Entwicklung schwächelt und gleichzeitig üppige Vorruhestandsregelungen für Vorstände ausverhandelt werden. Eine abschlags-

freie Frühverrentung von Vorständen bei sinkenden Aktienkursen und Gewinn-

nen ist niemandem vermittelbar.“

*Text: Matthias Soyka*



**Dr. Stefan Behn,**  
HHLA-Vorstand



## Erfolgsfaktor Zollabwicklung



### Import

- Abfertigung zum freien Verkehr
- Verwahrerwechsel
- Aktive/Passive Veredelung
- Übersiedlungsgut



### Export

- Ausfuhranmeldung
- Summarische Ausgangsanmeldung
- ZAPP / HDS / BHT / WHT
- Erstellung T2L + T2LF
- Präferenznachweise (EUR.1)



### Transit

- Versandverfahren in/aus Deutschland
- Versandverfahren in/aus Benelux
- NCTS TIR

### WZC Riemann GmbH & Co. KG

Stenzelring 33 • 21107 Hamburg • Tel: 040-753 01 110  
info@wzc-zoll.de • www.wzc-zoll.de

# Die Ursache ist weiter unklar

Der Containerbrückenbauer ZPMC wehrt sich gegen Pfusch-Vorwürfe

Der tragische Unfall auf dem North Sea Terminal Bremerhaven (NTB) vom 14. Mai 2015, bei dem ein 52-jähriger Containerbrückenfahrer ums Leben kam, bleibt weiterhin rätselhaft. Der Containerbrückenbauer Zhenhua Machinery Company (ZPMC) wies Berichte zurück, wonach ein Materialfehler zu der Tragödie führte. Ein von der Staatsanwaltschaft Bremerhaven in Auftrag gegebenes 173 Seiten langes Gutachten des TÜV Nord habe ergeben, dass das Material einwandfrei gewesen sei, erklärte ZPMC-Deutschland-Betriebsleiter Lutz Werner. Die Beschaffenheit des handelsüblichen Bau-stahls mit der Fachbezeichnung ST 52 sei chemisch analysiert und als völlig korrekt eingestuft worden.

Auch die Konstruktion an sich sei nicht bemängelt worden. „Wir bauen grundsätzlich nur nach international anerkannten Richtlinien“, so Werner. Etwa nach DIN-Normen wie bei der betroffenen Brücke. Nach welchen Richtlinien gebaut werde, hänge von den Wünschen der Kunden ab. Was nun zu dem attestierten „Gewaltbruch“ an der Brücke geführt habe, interessiere den chinesischen Hersteller genauso wie den Betreiber, NTB, ein Gemeinschaftsunternehmen von EUROGATE und der Reederei Maersk.

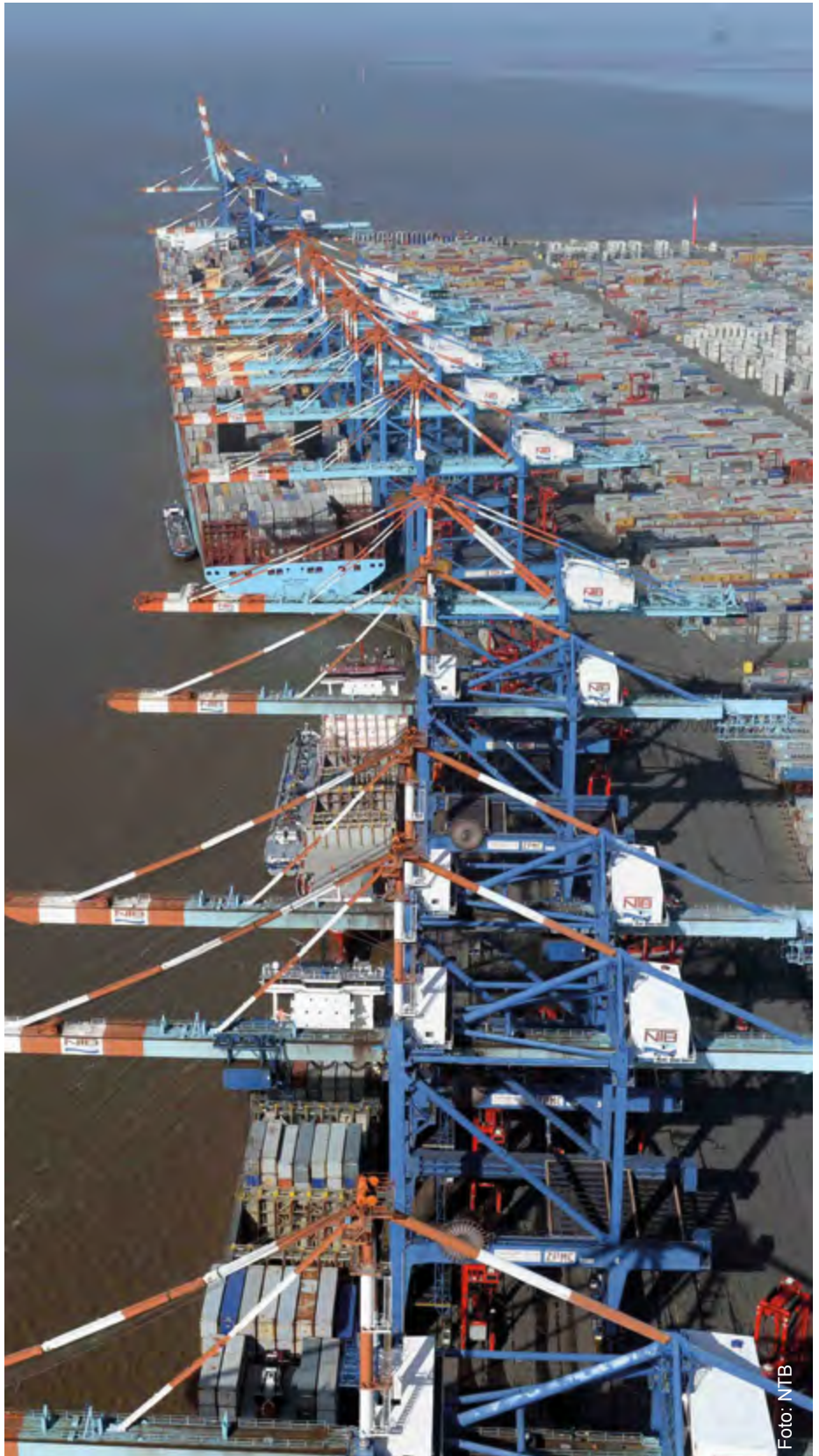


Foto: NTB

Die NTB-Containerbrücken vor dem Unfall im Mai 2015

Sicher ist bislang, dass während des Be- und Entladens der „Maersk Karachi“ urplötzlich der Ausleger abgebrochen ist, weil ein Zugrohr, das das Gegengewicht hält, durchgebrochen war. Zuvor muss es einen Riss unmittelbar hinter der Befestigung an den mittleren Pylonen gegeben haben. Wann und warum dieser entstanden ist und warum man ihn nicht vorher erkannt hatte, ist die große Frage. Nach Aussagen von EUROGATE wurde die Anlage halbjährlich gewartet.

Das Bauteil selbst hat gigantische Ausmaße. Bei ihm handelt es sich um ein kreisrundes Rohr von mehr als 30 Metern Länge mit einem Durchmesser von 1,20 Metern und einer Wandstärke von 16 Millimetern.

### Erster tödlicher Unfall in fast 25 Jahren

Seit 1992 hat ZPMC mehr als 2.000 Containerbrücken gebaut, rund 300 davon vor oder im Jahr 2001, als die Brücke in Betrieb gesetzt wurde. Bislang habe es nie einen derartigen Unfall gegeben. „Wir sind von dem Vorgang erschüttert und haben selbst größtes Interesse herauszufinden, woran es lag. Wir können uns aber keine Vorwürfe machen“, sagt Werner. Schließlich würden die Baupläne und die Bauausführung mehrfach geprüft, zunächst von einem anerkannten Prüfstatiker, später durch eigene Qualitätssicherung und externe Bauüberwachung. Vor der Inbetriebnahme wird jede Anlage durch einen von der Berufsgenossenschaft (BG) ermächtigten unabhängigen Sachverständigen (z.B. TÜV oder Dekra) eingehend geprüft und die Sicherheit bestätigt.

Bei dem betroffenen Modell ZP-99-181-3 habe ein sehr er-



**Lutz Werner,**  
ZMPC-Deutschland-Chef

fahrener Professor aus Kassel die Konstruktionspläne nachberechnet und für einwandfrei befunden. Die Brücke war eine von zunächst vier Anlagen, die vor mehr als 15 Jahren von NTB geordert wurde. Später habe es noch acht Nachbestellungen gegeben, so Werner. Eine Brücke habe vor einigen Jahren nach einer Kollision mit einem Schiff einen Totalschaden erlitten. Nach dem tödlichen Unfall vom Mai vergangenen Jahres sind derzeit die übrigen zehn Brücken stillgelegt. Sie werden nachgerüstet.

### Mehrere Möglichkeiten zur Nachrüstung

Wie der Unfall geschehen konnte, ist weiterhin unklar. Grundsätzlich sind nach langjährigem Betrieb auftretende Risse an hochdynamisch beanspruchtem Stahlbau nicht ungewöhnlich. Dies ist der Grund, warum die BG mindestens einmal jährlich eine detaillierte Inspektion vorschreibt. Gefundene Risse gilt es dann, angemessen zu reparieren. Die Güte der zu wählenden Schweißnaht hängt von der

Beanspruchung des Bauteils ab und kann anschließend beispielsweise mit Ultraschall getestet werden.

Schwachstellen mit einer Doppelung zu verstärken, kann eine zusätzlich Maßnahme sein, birgt aber das Problem, dass man hinterher nicht mehr erkennen kann, wie es dem Originalmaterial darunter ergeht. Ein Austausch schadhafter Teile ist theoretisch möglich, aber aufgrund der Ausmaße enorm aufwändig.

Bei der havarierten Anlage handelt es sich um eine der seltener gebauten Varianten von Containerbrücken. Die Mehrzahl verfügt über einen seilgezogenen Antrieb für die Katze, also das Führerhaus unter dem Ausleger, deren Antrieb stationär auf den Kran montiert ist. Die weniger oft gebaute Variante hat das Hubwerk oben an der Katze am Ausleger, wodurch sich das Gewicht am Ausleger erhöht.

An den Spekulationen, warum der Ausleger brach, will sich Werner nicht beteiligen. „Wir wissen nicht, wie die Anlage im Einsatz war. Die Lebensdauer jeder Maschine hängt von ihrer Nutzung und ihrer Wartung ab.“ Bei NTB war die Anlage 15 Jahre im Dauereinsatz. Grundsätzlich seien die DIN-Berechnungen auf bis zu 2 Millionen Hubbewegungen ausgelegt.

Fest steht auch, dass der ZP-99-181-3 an einer kritischen Stelle gebrochen ist. In der Branche spricht man von „FCM-Teilen“ (Fracture Critical Member). Allen Betreiber von Containerbrücken ist bekannt, dass sie gerade FCM-Teile regelmäßig und genau untersuchen müssen. Darauf habe die ZPMC die weltweit betreffenden Kunden nach dem Unfall erneut hingewiesen.

*Text:* Matthias Soyka

# Ansonsten gehen hier die Lichter aus

Hafenexperten sehen die Fahrrinnenanpassung als Schicksalsfrage für Hamburg

Die anstehende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrrinnenanpassung der Elbe wird für den Hamburger Hafen zur Schicksalsfrage. „Ohne die Elbvertiefung gehen hier die Lichter aus“, sagte Prof. Ulrich Malchow auf einer Diskussionsabend der Friedrich-Naumann-Stiftung, der unter dem Motto „Tour de Stau: Hafen Edition“ stand. Der Dozent der Hochschule Bremen ergänzte, dass ohne eine Vertiefung und Verbreiterung der Elbe keines der ultra-großen Containerschiffe mehr die Hansestadt anlauen werde. Zweifellos werden die nun anstehenden Baggararbeiten die letzten an dem Unterlauf der Elbe sein. Weitere Vertiefungen seien so aufwändig, dass sie in keinem wirtschaftlichen Verhältnis mehr zum Nutzen stünden.



**Martin Ueck,**  
Geschäftsführer IPMS



**Michael Kruse,**  
Hafenpolitischer Sprecher der FDP



**Prof. Ulrich Malchow,**  
Hochschule Bremen

Der FDP-Bürgerschaftsabgeordnete und hafenpolitische Sprecher der Liberalen, Michael Kruse, ergänzte, dass die Gerichtsentcheidung auch zeigen werde, inwieweit in Deutschland überhaupt noch Großprojekte zu realisieren seien. Die Folgen eines Scheiterns wären unabsehbar. Die sichere Zufahrt müsse für alle Schiffgrößen gewährleistet bleiben. Insofern sei es umso verwunderlicher, dass es die HPA in den vergangenen beiden Jahren nicht geschafft habe, die Sedimente in den Hafenbecken und den Zufahrten dorthin auf Solltiefe zu halten. Schuld da-

ran sei eine verfehlte Politik der Wirtschaftsbehörde gewesen, die ohne Not einen Streit mit Schleswig-Holstein vom Zaun gebrochen habe, in dem sie die Wind Energy Messe von Husum nach Hamburg holte. Erstmals in der Geschichte beider Länder habe es deshalb in Hafenfragen einen tiefgreifenden Dissens gegeben. Dies sei ein bislang einmaliger Vorgang.

Die kürzlich erzielte Einigung der Verklappung des Schlicks jenseits der Tonne E3 in der Nordsee sei aufgrund der sehr geringen Höchstmengen ein fauler Kompromiss. Die parallel dazu weiter-

hin betriebene Kreislaufbaggerei mit dem Abladen des Baggerguts 15 Kilometer flussabwärts sei unsinnig. Der Hamburger Hafen brauche hier dringend ein Konzept.

Die Planungen des Senats innerhalb des Hafengebiets seien zudem äußerst intransparent, bemängelte Kruse. Latent gebe es seitens der Stadt weitere Planspiele, den Kleinen Grasbrook doch für den Städtebau und den „Sprung über die Elbe“ heranzuziehen. Dies sei vor allem für unmittelbar angrenzende Hafenbetriebe wie das Süd-West-Terminal

existenzgefährdend. Dort werden auch Gefahrgüter umgeschlagen, für die es zum Teil erhebliche Sicherheitsabstände zu Wohnbebauungen geben muss, die auf dem Kleinen Grasbrook mit nur bis zu 150 Meter Distanz deutlich unterschritten werden.

Auch Martin Ueck, Geschäftsführer der IPMS Maritime Logistics und Technologies GmbH, sah erhebliche Probleme in der derzeitigen Hafenpolitik. Der vor vier Jahren verabschiedete Hafenentwicklungsplan sei von der Realität längst überholt worden. Die dort angesetzten Zahlen mit 25 Millionen TEU Umschlag im Jahr 2025 seien illusorisch. Man könne froh sein, wenn man die nun erreichten 9 Millionen TEU halten werde. Vor allem die Erschließung des Mittleren Freihafens sei bislang recht chaotisch verlaufen.

Der Standort des 3. Kreuzfahrtterminal in Steinwerder sei schlecht gewählt. Zudem, so rechneten Experten vor, sei der viel zitierte Kreuzfahrtboom ja ganz nett, verlaufe jedoch nur in einem Nischenmarkt, der nicht einmal zwei Prozent zur Bruttowertschöpfung des Hamburger Hafens beitrage. Der Umschlag von Waren habe dagegen eine fünfmal so hohe Wertschöpfung. Insofern müsse der Senat endlich ein Konzept für die Stärkung der ortsansässigen Betriebe entwickeln, die händeringend Flächen für Betriebserweiterungen suchten.

Ebenfalls zu zögerlich agiere laut Ueck die Hansestadt bei der Ansiedlung von LNG. Es gebe keinen klaren Richtlinien zum Umgang mit Flüssiggas. Häufig fehle es in den zuständigen Behörden an der nötigen Fachkompetenz.

Prof. Malchow brach noch einmal eine Lanze für die von ihm konzipierte Port Feeder Barge, die der Senat eigentlich laut der rot-grünen Koalitionsvereinbarung fördern wollte. Passiert sei bislang jedoch nichts, obwohl die Barge ein geeignetes Mittel wäre, Lkw-Hafenumfuhren drastisch zu minimieren und damit auch einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Im Wesentlichen scheitere die Barge am Widerstand der HHLA.

Malchow plädierte zudem dafür, dass die Reedereien keine größeren Schiffe mehr ordern sollten. Mit rund 20.000 TEU sei das Ende der Fahnenstange erreicht. Noch größere Schiffe rechneten sich selbst für die Reeder nicht mehr, da sie enormen Druck hätten, die Schiffe wirklich so voll zu bekommen, dass sie wirtschaftlich unterwegs seien.

*Text: Matthias Soyka*

# FIDES

## Kompetenz & Weitblick.

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

[www.fides-treuhand.de](http://www.fides-treuhand.de)  
[www.fides-kemsat.de](http://www.fides-kemsat.de)  
[www.fides-it-consultants.de](http://www.fides-it-consultants.de)

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

Wirtschaftsprüfung | Steuerberatung | IT-Consulting | Unternehmensberatung



# Die lange Brücke

Experten sehen Flüssiggas als Zwischenlösung auf dem Weg zur E-Mobilität



Kurt von Knobelsdorff, Achim Wehrmann, Ole von Beust, Heiko Fischer, Frank Schnabel und Jochen Wilkens

**Der Einsatz von Flüssigerdgas (LNG) in Deutschland stockt. „Wir haben noch das Henne-Ei-Problem“, sagte Hamburgs ehemaliger Erster Bürgermeister Ole von Beust, der nun die Maritime LNG Plattform leitet, bei einem Expertengespräch. Dennoch sei das Potenzial absolut vorhanden. Brunsbüttel machte deshalb Nägel mit Köpfen und unterschrieb tags darauf einen Letter of Intend mit Nederlandse Gasunie, die bereits zu 50 Prozent Eigentümer des GATE-Terminals in Rotterdam sind, über den Bau eines LNG-Importterminals in Brunsbüttel.**

Die Anlage soll zunächst auf 200.000 Kubikmeter auf einem Gebiet von 30 Hektar begrenzt sein. Das entspricht der Kapazität eines großen Tankschiffes. Die Kosten werden auf rund 400 Millionen Euro geschätzt. Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel sieht die Investition als „Projekt für die Metropolregion Hamburg und ganz Deutschland“.

Kurt-Christoph von Knobelsdorff, stellvertretender Staatssekretär im Wirtschaftsministerium Schleswig-Holsteins, begrüßte diese Initiative ausdrücklich. Dem entgegen stehe die zögerliche Haltung des Bundes, der bislang nicht die Flüssiggasstrategie der EU unterstütze. Diese sieht eine Diver-

sifikationsstrategie vor, die eine Abhängigkeit von nur wenigen Lieferländern vermeiden soll.

**Abhängigkeit von Russland wird dramatisch zunehmen**

Diese werde jedoch in den nächsten Jahren dramatisch zunehmen, sagte Jochen Wilkens Geschäftsführer des Landesverbands Nord der chemischen Industrie. Allein zwischen den Jahren 2000 und 2014 habe der Import von Gas aus Staaten der EU um 42 Prozent abgenommen. Nicht enthalten in diesen Zahlen sei der allmähliche Ausstieg der Niederlande aus diesem Markt. Übrig blieben damit nur Norwegen und Russland

als Lieferländer, wobei Russland mittelfristig einen Anteil von 75 Prozent erlangen könnte. Dies werde zwangsläufig zu erheblichen Preissteigerungen für Erdgas führen. Dem könne man nur entgegenwirken, wenn man ein drittes Standbein aufbaue, das mindestens fünf bis zehn Prozent des deutschen Gasverbrauchs decken werde. Dabei sei die Industrie der Hauptabnehmer für Gas, viel mehr als Schiffe oder der Straßenverkehr. Und dabei rage wiederum die chemische Industrie heraus, die für 40 Prozent des gesamten industriellen Gasverbrauchs oder zwölf Prozent des Gesamtverbrauchs im Bundesgebiet verantwortlich sei.

Gerade die Anbindung der In-



dustrie spreche für Brunsbüttel als Standort für ein nationales Importterminal, sagte VTG-Chef Heiko Fischer. Damit sei ein Grundverbrauch gesichert. In dem ChemCoastPark werden jährlich etwa 800.000 Kubikmeter Gas benötigt. Die Versorgung durch eine Pipeline stoße jedoch im Winter an ihre Grenzen, so dass dort einige Betriebe Engpässe durch die Befuerung mit Öl überbrücken müssten. Somit sei laut Schnabel ein Grundbedarf vor Ort vorhanden. Fischer ergänzte, dass mit den neu entwickelten LNG-Waggons ein Einsatz von LNG an jedem Ort in Deutschland möglich sei, was die Nachfrage sprunghaft steigen lassen könnte. Bislang muss LNG per Lkw aus Rotterdam eingeführt werden. Durch das mehrfache Umladen steigen zudem die Logistikkosten dramatisch, betonte Schnabel.

Die Experten sahen zudem gelassen möglichen Ausstiegsplänen der Bundesregierung aus fossilen Brennstoffen entgegen. Die sogenannte Dekarbonisierung

sei lediglich ein Begriff aus der Energieversorgung, so Wilkens. Sie werde es aber in der Industrieproduktion nicht geben. Konzerne wie Bayer seien im Gegenteil gerade dabei, eine Methode zur Erzeugung von Methan aus CO<sub>2</sub> zu entwickeln. „Dekarbonisierung ist nur im Verkehr möglich“, meinte von Knobelsdorff.

#### Bis zu 40 Jahre Ersatz für alternative Antriebsformen

Achim Wehrmann, Abteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium, sieht LNG deshalb als eine Brückentechnologie an, die eingesetzt werden könne, bis sich alternative Antriebsformen wie die Elektromobilität oder Brennstoffzellenmotoren durchgesetzt hätten. „Brücken können kurz oder sehr lang sein“, sagte er. „Diese ist mindestens 30 bis 40 Jahre lang.“

Derzeit ist LNG jedoch wegen des Ölpreisverfalls preislich unattraktiv. Die Experten erwarten jedoch eine Trendwende, da derzeit gerade in Australien ein großes

LNG-Exportterminal aufgebaut werde. Durch das größere Angebot würden die Preise zwangsläufig fallen. Die USA dürften kurz darauf folgen, zumal dort Fracking im großen Stil betrieben wird, eine von zwei Möglichkeiten neben dem Bohren nach Erdöl, um Gas zu gewinnen.

So lange die Preise aber noch so weit auseinander sind, bleibt es schwierig mit dem LNG-Abatz. Nicht zuletzt deshalb wird ein Fördertopf des Bundes über 60 Millionen Euro für alternative Antriebe bislang nur schleppend genutzt. Im maritimen Bereich liege das Hauptproblem daran, dass Reeder derzeit von den Banken kein Geld bekämen. Die Förderquote liegt zwar zwischen 40 und 60 Prozent, aber der Restbetrag könne nicht aufgebracht werden, klagte von Beust. Hinzu komme, dass die Genehmigungsverfahren in den einzelnen Bundesländern höchst unterschiedlich und von viel Unkenntnis in den Fachbehörden geprägt seien.

*Text: Matthias Soyka*



Foto: Brunsbüttel Port GmbH

Die Betanken mit LNG des Prototyps des VTG-Kesselwaggons in Brunsbüttel verlief problemlos

# Innovationen in der Warteschleife

Neuentwicklungen wird es in der Luftfahrt aus wirtschaftlichen Gründen kaum geben



So könnte ein neues Langstreckenflugzeug von Airbus einmal aussehen: Die Düsen sind unter dem Heck

**Futuristische Entwürfe von neuen Flugzeugen gibt es eine ganze Reihe. Etwa eine Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), bei der die Flügel gegenläufig und weiter am Heck angebracht und weitere kleine Tragflächen über dem Cockpit zu finden sind. Oder ein Jet, der aus einem bionischen Strukturgerüst gebaut ist, im übrigen aber mit Materialien verkleidet ist, die durchsichtig, aber nicht aus Glas sind. Oder ein Jet, der Mach 3 schnell sein und die Strecke Frankfurt-Tokio in drei Stunden zurücklegen soll. Allerdings den kleinen Fehler hat, dass ein Ticket rund 120.000 Euro kosten würde. Wirtschaftliche Zwangsbedingungen dürften auch der Hauptgrund sein, warum alle diese Ideen in den nächsten 35 Jahren nicht verwirklicht werden. Dies sagte Prof. Volker Gollnick vom Institut für Lufttransportsysteme an der TU Hamburg bei einem Vortrag im Hafen-Klub.**

Dabei hätte vor allem die DLR-Studie durchaus ihre Reize. Die Neukonstruktion der Flügel, dazu noch aus Kohlefaserverbundstoffen, sei gut für die Laminartechnik. Durch die Formgebung der Tragflächen entstünde weniger Widerstand, was wiederum zu einer Treibstoffeinsparung von theoretisch 15 Prozent führen kann. Deshalb seien auch erst am Heck die Triebwerke angeordnet. Zudem würde dadurch der Lärm der Triebwerke im Inneren des Flugzeuges weniger wahrgenommen werden.

Alternative Antriebe indes seien keine Option für die Zukunft. Fliegen mit Elektroantrieben werde es allenfalls in Kleinflugzeugen geben. Das Hauptproblem liegt in dem deutlich höheren Gewicht von Batterien, die die Motoren für die

Propeller antreiben müssten. Diese wären zwar deutlich leiser als Turbinen, nur sei die Energiedichte bei



**Prof. Volker Gollnick,**  
TU Hamburg-Harburg

Kerosin zwischen zweieinhalb-9 und zehnmal so hoch wie bei Batterien. Zudem bedeute jedes zusätzliche Kilogramm Gewicht einen höheren Energieverbrauch in der Luft. Am effektivsten wären noch Lithium-Luft-Batterien. Allenfalls wären Hybrid-Antriebe vorstellbar, etwa die Versorgung der Bordsysteme durch eine Brennstoffzelle, die als Abfallprodukt auch noch Wärme, Wasser und Erdgas produziert, was ebenfalls an Bord genutzt werden könnte.

Die Gewichtsproblematik lasse auch den Bau von zivilen Senkrechtstartern für längere Strecken ausscheiden. Technisch seien sie zwar möglich, jedoch durch das abermals höhere Gewicht ineffektiv auf langen Strecken jenseits von 400 Kilometern. Die Zusatz-

antriebe beim vertikalen Abheben seien schlicht zu viel Ballast auf weiter entfernten Zielen.

Grundsätzlich stünden laut Gollnick die Flugzeugbauer derzeit mit ihren Entwicklungen am oberen Ende. Nur noch geringe Verbesserungen in den Bereichen Flugphysik und Struktur seien ausschließlich mit sehr viel Geld zu erzielen. Bei der Flugzeugkonfiguration sei ohnehin bereits der maximale Reifegrad erreicht. Veränderungen werde es bis auf Weiteres nur noch im Inneren geben. Dort aber werden Komfort und IT-Services den Wert eines Flugzeugs künftig dominieren, weil diese den Airlines sowie den Flugzeugherstellern und Zulieferern neue Einnahmelmöglichkeiten eröffnen. So können mit organischen LEDs (OLED) z.B. ganz neue Displaysysteme in die Kabine integriert werden.

Die Topmodelle der großen Flugzeugbauer Airbus und Boeing dürften vorerst sowohl im Kurzstreckenverkehr (A320, B737) als auch im Langstreckenverkehr (A350, A380, B777, B787) von keinem anderen Modell abgelöst werden. Grund dafür seien laut Gollnick erneut pekuniäre Erwägungen. Die Neuentwicklung eines Flugzeuges dauere 15 bis 20 Jahre und koste deutlich über 20 Milliarden Euro. Kosten, die hauptsächlich in den letzten sieben bis zehn Jahren der Entwick-



Ein Super-Überschalljet, der von der NASA entworfen wurde

lung entstünden. „Dieses Geld muss erst mal wieder rein in die Kassen“, sagte Gollnick. Der durchschnittliche Rabatt für ein Flugzeug betrage schon jetzt rund 47 Prozent, so dass 600 produzierte A320 im Jahr Airbus Einnahmen von 25,4 Milliarden Dollar bringen, bei Langstreckenflugzeugen liege der Umsatz bei knapp 12 Milliarden Dollar. Davon seien natürlich noch die gesamten Produktionskosten abzuziehen. Bei einem Markteintritt von aufstrebenden Konkurrenten aus Kanada, Russland, China, Brasilien und anderen Staaten werden sich die Marktanteile von Airbus und Boeing reduzieren und somit noch weniger Gelder in der Kasse sein. Vor allem Kurzstreckenflugzeuge seien die Cash Cows der Hersteller. Sie bedeuten regelmäßige Einnahmen, während es bei Langstreckenflugzeugen aufgrund der geringeren Stückzahlen und erheblich längeren Produktionszeit Zahlungskspitzen gebe.

Veränderungen werde es jedoch durch die fortschreitende Digitalisierung und den 3-D-Druck geben. Dieser dürfte vor allem die Ersatzteil- und Reparaturwelt verändern. „Bau- und Ersatzteillager werden überflüssig, die Teile direkt vor Ort bei Bedarf hergestellt“, sagte Gollnick. Statt Ersatzteile werden eher Rohmaterialien an die jeweiligen Einsatzorte zu bringen sein. Veränderungen werde es eher im Kleinen geben. Die Zukunft der Luftfahrt liege in den Bereichen Effizienzsteigerung der Produktion sowie Komfort- und Servicesteigerung in der Kabine. In beiden Fällen seien Automatisierung und Digitalisierung die entscheidenden Technologietreiber. Die klassischen Luftfahrtdisziplinen werden in ihrer Bedeutung abnehmen. Die Zeiten „revolutionärer“ neuer Flugzeuge, die ganz neue Horizonte eröffnen, scheinen vorbei!

*Text:* Matthias Soyka



Futuristisches Innendesign“



Gläserner Innenraum



1.000-Passagiere-Jet des ILT

# Ein Mega-Tunnel für Hamburg?

Der Vorschlag der Handelskammer ging in Boston mächtig schief

**Die Hamburger Handelskammer hat vor wenigen Tagen vorgeschlagen, vier der sechs Fahrspuren der Willy-Brandt-Straße zwischen dem Deichtorplatz und dem Rödingsmarkt in einen Tunnel zu verlegen. Damit soll die „Städtebauliche Barriere“ zwischen der inneren Hamburger City und der HafenCity abgebaut werden. Die Kosten könnten größtenteils durch den Verkauf von Grundstücken gedeckt werden, die durch die Untertunnelung frei würden. Die Handelskammer fordert den Senat auf, diese „einmalige städtebauliche Chance“ im Rahmen einer Machbarkeitsstudie prüfen zu lassen. Das hört sich gut an, ist allerdings in vieler Hinsicht fragwürdig.**

Das gilt umso mehr bei Berücksichtigung des Schicksals vergleichbarer Projekte in Deutschland und weltweit:

- Die bautechnischen, geologischen, stadtechnischen (Leitungen) und wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Projekts wären sehr komplex. Aufgrund dessen ist jedenfalls von einem sehr hohen Risiko auszugehen, dass der zunächst wohl nur geschätzte Kostenrahmen nicht auch nur annähernd einzuhalten ist – ganz zu schweigen von den Folge-Kosten für die Erhaltungsmaßnahmen.
- Die zugrunde gelegten Einnahmen aus dem Grundstücksverkauf sind unter dem Aspekt einzuordnen, dass nur ein (eher geringer) Teil der frei werdenden Flächen vermarktungsfähig und die möglichen baulichen Nutzungen im Bereich der Untertunnelung vergleichsweise sehr kostenaufwendig sein würden (Gründung, Statik etc.). Aktuelle Grundstückspreise in der Nachbarschaft sind jedenfalls bei Weitem keine realistische Berechnungsgrundlage.
- Durch die Baustelle würde es auf viele Jahre hinaus katas-

trophale Verkehrsbehinderungen praktisch in der gesamten Innenstadt geben.

- Bevor derartige „Mammut-Bauwerke“ für den „klassischen“ motorisierten Stadtverkehr überhaupt noch ernsthaft in Betracht gezogen werden, sollte erst einmal eine qualifizierte Auseinandersetzung mit der Frage erfolgen, wie der Stadtverkehr in absehbarer Zukunft vermutlich aussehen wird. Stichworte: Mobilitätsrevolution und demographischer Wandel.
- Der Erste Bürgermeister Olaf Scholz hat in jüngerer Vergangenheit wiederholt das Ziel verkündet, Hamburg solle im Bereich der Digitalisierung des Verkehrs einschließlich des autonomen Fahrens, des Carsharings etc. mindestens im deutschen Maßstab führend sein.

Prüfen, ob ein ebenerdiger Rückbau besser wäre

Vor diesem Hintergrund müsste es bei einer Machbarkeitsstudie denn auch darum gehen, ob nicht beispielsweise ein ebenerdiger Rückbau mittelfristig eher angemessen

und besser Ziel führend sein könnte.

Geboten ist in diesem Zusammenhang jedenfalls, sich auch ernsthaft mit dem Schicksal vergleichbarer Projekte zu beschäftigen. Für die Dokumentation der Ergebnisse einer qualifizierten unabhängigen Untersuchung von zumindest teilweise durchaus vergleichbaren Projekten weltweit wurde der bezeichnende Titel gewählt: „Das Prinzip der böswillig verschleiernenden Hand“.

Zu den zentralen Befunden gehört mehr oder minder erwartungsgemäß die hohe Wahrscheinlichkeit, dass solche Projekte wesentlich teurer werden und ihre Realisierung wesentlich länger dauert, als zu Beginn (vielfach aus taktischen Gründen) zugrunde gelegt. Die Elbphilharmonie, Stuttgart 21 und BER sind typische Beispiele dafür.

In den USA wurden Kosten- und Zeitrahmen gesprengt

Das gilt auch für eine mit dem Tunnelprojekt der Handelskammer direkt vergleichbare Maßnahme: die Tieferlegung und teilweise Überbauung der Interstate 90 in einer städtebaulich/stadtstrukturell ähnlichen Situa-

tion in Boston/Massachusetts. Das Projekt ist als „The Big Dig“ in den USA berühmt-bekannt. Sowohl die Kosten, als auch der Zeitrahmen sind völlig aus dem Ruder gelaufen, obwohl an dem Standort mit dem Massachusetts Institute of Technology (MIT) immerhin ein als sehr hoch qualifiziertes wissenschaftliches Ingenieur-Potenzial quasi vor Ort verfügbar ist. Nach mehr als zehn Jahren intensiver Bautätigkeit wird nun ein Teil der Schnellstraße mit Geschäftshochhäusern und Einkaufszentren überbaut. Durch Verkauf von Überbauungsrechten (Air Rights) soll ein Teil der Kosten der Maßnahme refinanziert werden. Dabei handelt es sich also um ein ähnliches Prinzip der Mitfinanzierung, wie es der Handelskammer vorschwebt. Allerdings wird es dort als völlig unrealistisch eingeordnet, damit auch nur einen bedeutsamen Anteil der hohen Baukosten ausgleichen zu können.

#### Mitfinanzierung durch Nutznießer klären

Welche Lösung für das betreffende Problem auch immer gefunden wird, sollte im Fall der Planung einer größeren Verkehrsinfrastrukturmaßnahme jedenfalls tatsächlich eine Mitfinanzierung durch Nutznießer in Betracht gezogen werden. Die von der Bundesregierung in 1999 eingesetzte Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung („Pällmann-Kommission“) hat das in ihrem Schlussbericht vom 5. September 2000 ausdrücklich empfohlen. Obschon Gegenstand der Arbeit der Kommission prinzipiell die Bundes-



**Dr.-Ing. Andreas Kossak,**  
Verkehrsexperte

verkehrswege waren, wurde die Definition der Nutzerfinanzierung als für alle Trägerebenen gültig zugrunde gelegt. Sie gilt seither national und international: „Finanzierung durch den direkten Nutzen und oder den Nutznießer (indirekter Nutzer) und/oder Veranlasser...“

#### Überbauungsrechte eine Vermarktungsmöglichkeit

In den USA sind offizielle Handbücher zur Nutznießer-Mitfinanzierung (Value-Capture) im Nahverkehrssektor seit Jahren verfügbar. In 2015 hat das US-Verkehrsministerium sogar ein „Weißbuch: Nutzen und Kosten des Nahverkehrs in den Vereinigten Staaten“ veröffentlicht. Das Thema wird aber längst auch auf andere Verkehrsträger übertragen. In 2014 hat das Transportation Research Board (TRB) der Nationalen Akademien der Wissenschaften im Rahmen des „National Cooperative Highway Research Programs“ das erste

Kompendium zu dem Thema auch für den Highway-Sektor herausgegeben, Titel: „Verwendung des ökonomischen Nutzens, der durch Verkehr erzeugt wird, um Verkehr zu finanzieren“. Es basiert auf zahlreichen konkreten Fallbeispielen einer seit Ende der 1980er Jahre dynamisch zunehmenden Praxis diesbezüglich auf allen Aufgabenträgerebenen. Darin sind zehn „Finanzierungsmechanismen“ erläutert.

Im Fall Boston sind es:

- Air rights/Überbauungsrechte: Dabei handelt es sich um eine spezielle Form von Gemeinschaftsprojekten, im Rahmen dessen Entwicklungsrechte oberhalb oder unterhalb einer Straße genutzt werden, um einen Grundstücks-Wertzuwachs zu generieren und abschöpfen zu können.
- Joint development: Das ist die gemeinschaftliche Entwicklung einer Verkehrsinfrastrukturmaßnahme und benachbarter privater Grundstücke, in dessen Rahmen ein Partner aus dem privaten Sektor (PPP) entweder die betreffende Anlage erstellt oder einen finanziellen Beitrag zu den Baukosten leistet.

#### Auch bei U5-Bau diese Kriterien anwenden

Für den Fall, dass der betreffende Vorschlag der Handelskammer tatsächlich prinzipiell weiter verfolgt werden sollte, wäre es wünschenswert, wenn die genannten Aspekte qualifiziert Berücksichtigung finden. Das gilt grundsätzlich auch für die U5 und andere Infrastruktur-Großprojekte.

*Text:* Dr.-Ing Andreas Kossak

# Wir verkaufen Verfügbarkeit

NORGATEC punktet mit einem Universal-Nachrüst-Set zum Containerwiegen



Fotos: NORGATEC

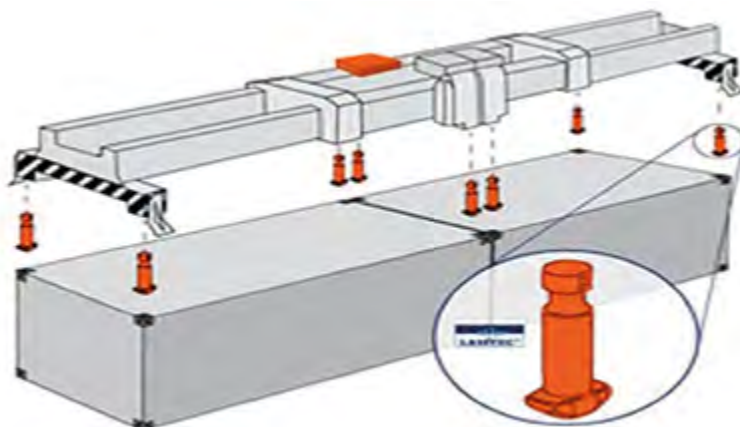
Im Hauptsitz am Billhorner Deich in Hamburg ist auch eine große Werkstatt integriert

**In der Logistik ist das Bewegen von Waren das A und O. Doch noch bevor sich Lkws, Züge und Schiffe in Bewegung setzen, müssen sie beladen werden. Im Stückgutbereich geschieht dies je nach Größe mit kleinen Hubwagen bis hin zu 50-Tonnen-Reachstackern. Eine Firma, die diese ganze Bandbreite abdeckt, ist die NORGATEC Handelsgesellschaft mbH, die seit zweieinhalb Jahren die Norddeutschland-Vertretung für den US-Konzern Hyster innehat. Von Hamburg aus bedienen 60 Mitarbeiter neben Hamburg ganz Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Bremen und Nord-Niedersachsen und betreuen rund 2.500 Maschinen.**

Das Wichtigste ist dabei die ständige Einsatzbereitschaft. „Wir verkaufen Verfügbarkeit“, fasst es Geschäftsführer Andreas Küstermann zusammen. „Wenn ein Gerät einmal ausfällt, sind unsere Servicetechniker im Stadtgebiet innerhalb kürzester Zeit vor Ort, in ländlichen Regionen und an Wochenenden je nach Vereinbarung.“ Um die Anfahrzeiten kurz zu halten, arbeitet NORGATEC in ländlichen Regionen mit Vertragspartnern zusammen, die mit 50 Spezialisten im Vertragsgebiet unterstützen. Gut die Hälfte der Mitarbeiter ist mit nichts anderem beschäftigt. Denn beim Um-

schlag kommt es immer wieder vor, dass Maschinen ausfallen. Manchmal wegen der hohen Beanspruchung, meist aber durch

unvorsichtiges Hantieren. Am häufigsten gibt es die Mini-Unfälle in den Häfen. Dort ist auch der Zeitdruck am größten, weil



In den Twist Locks sind Sensoren angebracht, die das Gewicht messen

alle Beteiligten auf einen raschen Umschlag warten.

### Wer Hafen kann, kann alles

„Wer Hafen kann, der kann alles andere auch“, fasst es Küstermann zusammen. Gerade in den Häfen hat NORGATEC derzeit einen Verkaufsschlager im Angebot. Da seit kurzem das Wiegen von Containern Pflicht es, hat eine Partnerfirma (Lasstec) ein Nachrüst-Set für Reachstacker entwickelt, das über Sensoren in den Twist Locks eine exakte Gewichtsbestimmung ermöglicht. Das System ist dabei auch bei Fahrzeugen anderer Hersteller einsetzbar. „An den vier Eckpunkten eines Containers registrieren die Sensoren die minimalen Veränderungen im Material der Twist Locks durch die Zugkräfte des Containers beim Anheben“, erklärt Küstermann.

### Kerngeschäft ist das Vermieten von Geräten

Grundsätzlich ist das Geschäft der NORGATEC aber nicht der Verkauf von Umschlaggeräten sondern das Vermieten. „Wir bieten ein Gesamtpaket an: 24-Stunden-Service, Finanzdienstleistungen, Versicherungen“, zählt Küstermann auf. Dabei geht der Trend immer mehr in Richtung Elektroantriebe. Rund 40 Prozent des Fahrparks läuft bereits im Strommodus. Demnächst kommt sogar ein Acht-Tonnen-Stapler heraus, der dank Lithium-Ionen-Batterien einen ganzen Tag lang einsatzfähig bleibt. Andere Akkus verfügen über eine Schnellladefunktion, die beispielsweise während



**Andreas Küstermann,**  
Geschäftsführer NORGATEC

der Mittagspause einen Teil der verbrauchten Energie wieder aufnehmen kann.

Das Geschäft brummt derzeit. NORGATEC ist als zugelassener Kfz-Meisterbetrieb, der auch ausbildet, auf der Suche nach weiteren Fachkräften. Mechatroniker sollten es sein. Da sie zudem über Hydraulik- und Elektronikkenntnisse verfügen

müssen, erhalten neue Kollegen stets eine innerbetriebliche Zusatzausbildung.

Servicearbeiten werden grundsätzlich vor Ort ausgeführt. Liegt jedoch mal ein kapitaler Schaden vor, liefert NORGATEC über eine Spedition innerhalb Stunden ein Ersatzgerät. „Im Ernstfall fahren wir auch direkt ins Werk in den Niederlanden und holen das fehlende Ersatzteil direkt aus der Produktion“, sagt Küstermann. Fünf bis sechs Jahre hält eine Maschine normalerweise im Standardbetrieb. Im Hafen, wo die Geräte oft rund um die Uhr laufen, halbiert sich die Lebenserwartung. Gute Pflege ist aber stets notwendig: Alle 500 Betriebsstunden ein Wechsel des Getriebe- und Hydrauliköls, alle 1.000 bis 1.500 Stunden eine große Wartung. Rund 20 Millionen Euro setzt NORGATEC derzeit im Jahr um. Dank der neuen Wiegetechnik und wechselnden Jahres- und Quartalsaktionen ist die Tendenz steigend.

*Text: Matthias Soyka*



Einmal anheben und man weiß genau, wie schwer der Container ist

# Langer Atem

Nach fünf Jahren Planung legt STILL endlich den Grundstein für ein Logistikzentrum



Alexander Otto, Henry Puhl, Frank Horch, Falko Droßmann und Andreas Mattern (v.l.) beim Festakt

**Was lange währt, wird endlich gut. Beim Intralogistiker STILL herrscht Aufbruchstimmung. Nach fünf Jahren Planungen und komplizierten Genehmigungsverfahren hat das Unternehmen gemeinsam mit der ECE Projektmanagement GmbH den Grundstein für ein Logistikcenter gelegt, das nur gute 100 Meter vom Hauptsitz entfernt in Hamburg-Billbrook entstehen wird. Vor elf Monaten war der erste Spatenstich erfolgt, jedoch hatte noch die alte Colgate/Palmolive-Fabrik abgerissen werden müssen. Zudem waren komplizierte Pfahlgründungen im Boden notwendig. Nun soll aber alles ganz schnell gehen. Im Frühjahr ist Einzug.**

Hamburgs Wirtschaftsminister Frank Horch sieht in dem Neubau einen „Auftakt nach Maß“ für die Revitalisierung und Modernisierung des Stadtteils Billbrook-Nord. Er ist nach dem Hafen das größte Industriegebiet der Hansestadt. 770 Hektar groß, über 1.000 Betriebe mit über 20.000 Arbeitsplätzen. Die meisten davon, 2.500, bei STILL. Bereits vor 15 Jahren hatte die damalige Geschäftsleitung Interesse an dem Grundstück gezeigt. Es galt, die zersplitterten Ansiedlungen des Unternehmens nahe der Zentrale zusammenzuführen. Auf 27.000 Quadratmetern werden nun das Großteilelager und der Fahrzeug-

versand komprimiert. Insgesamt vier Betriebsstätten werden nun zusammengeführt. Zunächst sollen hier 80 Mitarbeiter tätig sein.



Der Senator mit STILL-Stapler

Eine Option für 40 weitere besteht. Dadurch soll die Produktion von Flurförderfahrzeugen von jährlich 25.000 auf 30.000 erhöht werden.

Das wird ein Haus der kurzen Wege

„Das wird ein Haus der kurzen Wege“, freute sich Henry Puhl, Vorsitzender der STILL-Geschäftsleitung. Gerade in Zeichen der Digitalisierung sei es notwendig, Bewährtes mit Neuem zu ergänzen. Eine wandelbare logistische Infrastruktur müsse dabei oberste Priorität haben. Der neue Standort vereine die drei wichtigs-



ten Kriterien: Flexibel, innovativ und werksnah.

Dabei hatte es lange nicht gut um das Gelände gestanden. Der Leiter des Bezirksamtes Hamburg-Mitte, Falko Droßmann, erinnerte daran, dass hier im Jahre 1846 die erste chemische Fabrik der Stadt errichtet wurde. In der Chemischen Fabrik Billwerder sei vor allem Salpeter in großen Mengen hergestellt worden. Entsprechende Altlasten wie auch Arsen im Boden hätten die Neunutzung so schwierig gemacht. Die lange Planungszeit habe jedoch die Notwendigkeit gezeigt, dass man die Behörden in ihrer Struktur verändern müsse, um gute Projekte wie diese schneller realisierbar zu machen.

„Durchhaltevermögen und Optimismus zahlen sich aus“, fasste es ECE-Chef Alexander Otto zu-



So wird das Center bald aussehensammen. Sein Unternehmen investiert 30 Millionen Euro in den Neubau. Dies sei die erste Logistikimmobilie in Hamburg, die die ECE baue was laut Otto umso verwunderlicher sei, als dass das Hamburger Unternehmen eigentlich in der Entwicklung von Logistikimmobilien seine Keimzelle gehabt habe. Mittlerweile ist die ECE mit ihren weltweit über 200 Einkaufszentren eher im Gewerbebereich bekannt. Billbrook sei aber nur der Anfang einer Inves-

tionsoffensive in der Hansestadt, so Otto. Insgesamt habe sein Unternehmen in den nächsten Jahren Projekte im Wert von 1,5 Milliarden Euro in der Pipeline.

Für Horch ist der Neubau der Anfang der Umsetzung des Plans des Senats, in Billbrook sowohl bestehende Arbeitsplätze zu halten, als auch die Lebensqualität zu verbessern. Er sei sich bewusst, dass dies ein Spagat sei. Jedoch müsse auch Hamburg dem Trend Rechnung tragen, dass sich laut Prognosen die Bevölkerung in Metropolregionen bis zum Jahr 2050 verdoppeln werde. Und da Hamburg ein attraktiver Standort sei, brauche die Stadt sowohl Wohnraum als auch Arbeitsplätze. „Billbrook soll zum Magneten für moderne Industriebetriebe werden“, fasste es der Senator zusammen.

*Text: Matthias Soyka*



## EIN STARKER VERBUND NORDDEUTSCHER HÄFEN UND LOGISTIKSTANDORTEN IN DER METROPOLREGION HAMBURG



### SCHRAMM Ports & Logistics GmbH

Elbehafen, 25541 Brunsbüttel

Telefon: +49 (0) 4852 884-0

Fax +49 (0) 4852 884-26

E-Mail: [info-bp@schrammgroup.de](mailto:info-bp@schrammgroup.de)



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

# Kein Anschluss unter dieser Nummer

Bei automatischer Vertragsverlängerung gibt es nicht immer ein Handy dazu



Fotos: SLH

Bei Mobilfunkanbietern sollte man den Text der Handyverträge immer wörtlich nehmen

**Das neueste Handy oder Tablet zu haben, gehört nicht nur bei Jugendlichen zum guten Ton. Auch in der Geschäftswelt stellen die jüngsten Versionen von iPhone, Galaxy und Co. nicht zu unterschätzende Statussymbole dar. Aber aufgepasst: Nicht jeder Handyvertrag garantiert, dass der Kunde Anspruch auf eines neues Handy oder Tablet hat. Denn aus der Bezeichnung eines Mobilfunkvertrags „mit Handy“ folgt zum Beispiel nur, dass bei Vertragsschluss ein vom Anbieter zumeist stark subventioniertes Handy gegen einen Aufschlag überlassen wird. Aber nicht, dass laufend die Überlassung neuer Handys geschuldet ist, so das Amtsgericht (AG) München in einem erst kürzlich bekannt gewordenen Urteil vom 18.2.2016 (Az. 213 C 23672/15).**

Der klagende Geschäftsmann hatte mit einem Mobilfunkunternehmen im Jahr 2004 einen Handyvertrag mit der Bezeichnung „mit Handy“ abgeschlossen. Bei Vertragsschluss wurde ihm ein Handy überlassen, wofür er monatlich eine Grundgebühr und sogenannte „Handy-Aufschläge“ bezahlte. Für die Verträge war eine Mindestlaufzeit von 24

Monaten vorgesehen. In Ermangelung einer Kündigung sollte sich der Vertrag um jeweils weitere zwölf Monate verlängern.

Kunde hatte über Jahre nichts gesagt

Der Käufer ließ die Verträge über Jahre weiterlaufen. Anfang 2013 wandte er sich plötzlich an den beklagten Vertragspartner und forderte

ihn auf, ihm zu dem Vertrag ein neues Mobiltelefon auszuhändigen. Nachdem das Mobilfunkunternehmen ablehnte, klagte der Mann vor dem AG München. Der Kommunikationsdienstleister solle ihm ein neues hochwertiges Handy aushändigen und die Gebühren und Aufschläge der letzten Jahre zurückzahlen.

Der Käufer machte dabei folgendes gel-

tend: Aufgrund der Tarifbezeichnung „mit Handy“ und bei Berechnung von eigens dafür ausgewiesenen Aufschlägen müsse er als Verbraucher davon ausgehen können, dass er in regelmäßigen Abständen einen Anspruch auf Aushändigung eines neuen Mobiltelefons habe. Zumindest aber müsse er die „Handy-Aufschläge“ zurückverlangen können. Zudem

sei ihm die Grundgebühr zu erstatten, denn seine alten Geräte seien nicht mehr funktionstüchtig gewesen und von der Beklagten habe er ja schließlich keine neuen Geräte bekommen.

### Ohne Kündigung kein Anspruch

Seine Klage wies das AG München in einem klarstellenden Urteil ab. Es sei allgemein bekannt, dass die Überlassung von Mobiltelefonen bei Abschluss von Mobilfunkverträgen nicht kostenfrei erfolge. Diese seien „subventioniert“ und werden über eine erhöhte laufende Vergütung finanziert. Der Kunde verpflichte sich als Gegenleistung zur Einhaltung einer bestimmten Mindestvertragslaufzeit. Dies bedeute jedoch weder, dass ein erhöhtes Entgelt mit Ablauf der Mindestvertragslaufzeit ohne weiteres wieder verringert werden müsse, noch, dass sich bei unterbliebener Kündigung oder „automatischer Verlängerung“ des Vertrages ein Anspruch auf Aushändigung neuer Geräte ergebe. Bei der stillschweigenden Vertragsverlängerung handele es sich somit um nichts anderes als ein nach den ursprünglichen Vertragsbedingun-

gen vorgesehenes Weiterlaufen des Vertrags.

### Ausdrückliche Vertragsverlängerung

Davon zu trennen sei eine ausdrückliche Vertragsverlängerung mit einer weitergehenden Laufzeit. Bei einer solchen Vereinbarung handele es sich letztlich um einen neuen Vertragsschluss zu abweichenden Bedingungen, entschied das AG. Der Kunde könne also im Rahmen einer ausdrücklichen Vertragsverlängerung weitere Bedingungen, etwa die erneute Überlassung eines Geräts, aushandeln. Dementsprechend bekomme der Kläger die gezahlten Grundgebühren nicht zurück. Er hätte ohne weiteres mit selbst angeschafften Geräten die Leistungen des Telefonanbieters weiterhin in Anspruch nehmen können, so das Gericht. Auch eine Rückzahlung der separaten „Handy-Aufschläge“ wurde dem Kläger nicht zugesprochen. Es handele sich dabei um eine Preisvereinbarung, die Art und Umfang der Vergütung für eine Hauptleistung des Vertrags regelt.

### Nur der Inhalt der Vereinbarung zählt

Das AG München hat mit diesem Urteil deutlich gemacht, dass Handyverträge nach ihrem

Vertragsinhalt auszuliegen sind und nicht danach, was sich der Kunde vorstellt. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit, aber dennoch erwähnenswert, da dieses Urteil einen geradezu wohltuenden Kontrapunkt zu dem die Rechtsprechung mittlerweile beherrschenden Verbraucherschutz setzt. Wer einen Handyvertrag schließt, sollte sich daher die Mühe machen, auch das Kleingedruckte zu lesen. Aber auch bei einem Vertrag, der nicht nach dem Geschmack des Kunden ist, steht

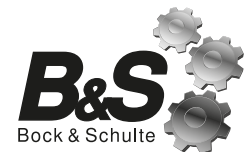


**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

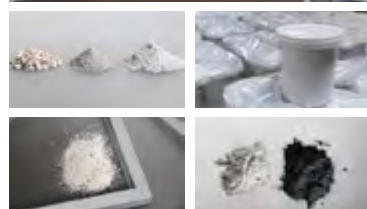
dieser nicht machtlos da. Denn nichts fürchten Telekommunikationsunternehmen mehr, als den Anbieterwechsel ihrer Kunden.

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

## Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



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

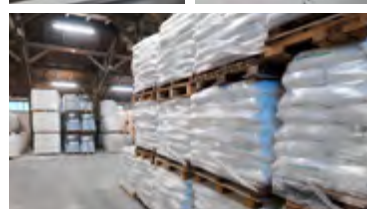


### Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9  
22113 Hamburg  
Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

[info@bock-schulte.de](mailto:info@bock-schulte.de)  
[www.bock-schulte.de](http://www.bock-schulte.de)

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



# Speisen in der Notaufnahme

Das „Hadley´s“ im früheren Rot-Kreuz-Krankenhaus ist ein Treff für halb Eppendorf



Der alte herrschaftliche Eingang liegt zurückgesetzt



Das Innere ist durch eine Metallempore aufgewertet

**Krankenhausesen gilt ja im Allgemein als totaler Downturner, das man nur notgedrungen und aufgrund seiner geschwächten Maladeheit zu sich nimmt. Dass man in einer Notaufnahme aber auch sehr gut sitzen und auch durchaus schmackhafte Nahrung zu sich nehmen kann, beweist das „Hadley´s“, das sich auf dem Gelände des ehemaligen Rot-Kreuz-Krankenhauses befindet und sich zwischenzeitlich auch als Location für Jazz-Abende einen Namen gemacht hatte. Nun wohnt aber ein Lärm-empfindlicher NDR-Redakteur über dem Lokal, und somit ist es dies bezüglich ruhiger ums „Hadley´s“ geworden.**

Dennoch ist und bleibt das trendige Lokal einer der Treffs der Eppendorfer, die auf ein gepflegtes Ambiente und eine kleine Küche zu überschaubaren Preisen steht. Für 8,50 Euro bekommt man mittags einen Teller Suppe und ein Tellergericht, das sich nach der Jahreszeit durchaus ändern kann. Neben den obligatorischen Salaten stehen vor allem Variationen mit handgemachten Spätzle auf der Karte. Wir entscheiden uns für eben diese mit Pfifferlingen sowie einen der bunten Saisonsalate mit Ziegenkäse.

Das Essen kommt

wenig später in einer stylischen Dreieckschüssel, sieht klasse aus und hält auch geschmacklich mit dem Äußeren mit.

## Gulasch ist das teuerste Gericht

Natürlich kann man auch á la carte essen, wobei das hausgemachte Gulasch mit bereits erwähnten Spätzle für 15,50 Euro das



Salat mit Ziegenkäse

Top-Angebot ist. Für zwei, drei Euro weniger kann man auch eine deftige Brotzeit ordern, wobei eine Affinität zu Tiroler Köstlichkeiten wie Bauchspeck oder Bergkäse erkennbar ist. Viele Gerichte werden auch mit Sylter Brot gereicht, ein Graubrot, das ausgesprochen kernig schmeckt. Es wird vor allem für die Brotzeiten und Abendbrote herangezogen, die in



Spätzle mit Pfifferlingen

unterschiedlichen bunten Variationen zu haben sind.

An Wochenenden ist hier der Brunch beliebt. Ein üppiges Frühstück ist ebenso für gut zehn Euro zu haben. Vor allem, wenn das Wetter mitspielt und man im Innenhof auf der Terrasse sitzen kann, ist dies eine gute Art, den Sonntag zu beginnen.

*Text: Nils Knüppel*

## Hadley's

Beim Schlump 84a  
20144 Hamburg  
[www.hadleys.de](http://www.hadleys.de)

## Öffnungszeiten:

Mo.-Do. 10 - 23 Uhr  
Fr.-Sa. 10 Uhr bis Open End  
So. 10 - 19 Uhr

# Sie kabbeln sich wieder

In „Star Trek Beyond“ menscht es zwischen den Protagonisten ganz gewaltig



Fotos Universal Pictures

Getrennt von der übrigen Crew, gehen Spock und Pille in den Untergrund



Kirk hat ein neues Ziel



Starker Widersacher

**50 unglaubliche Jahre ist es her, seit zum ersten Mal die Worte „Der Weltraum – unendliche Weiten...“ im US-Fernsehen zu hören waren. Anfangs kein riesiger Erfolg, bewies die Idee von den vereinten Planeten in einer positiven Zukunft unerwartete Langzeitqualitäten. Nicht gezählte TV-Folgen, Romane, Comics, Games und zwölf Kinofilme später zeigt uns Star-Trek-Neucomer Justin Lin (Fast and Furious 5 und 6), dass Gene Roddenberrys Vision immer noch zieht. Und dreht natürlich tüchtig an der Action-Schraube...**

Drei Jahre der auf fünf Jahre angesetzten Mission in den Tiefen des Alls sind vorbei und erste Abnutzungserscheinungen machen sich bei Captain Kirk breit. Er ist gelangweilt. Ein Hilferuf bringt die „USS Enterprise“ aber unvorhergesehen in existenzielle Nöte, denn die Rettungsmission entpuppt sich Falle. Das Schiff wird von einer Vielzahl kleiner Angreifer attackiert und zum Absturz auf einem unbekanntem Planeten gebracht. Getrennt voneinander machen sich Kirk, Spock, Pille, Uhura und der Rest der Crew auf, dem mysteriösen Schurken Krall (Idris Elba) die

Stirn zu bieten. Nicht ganz einfach ohne Ausrüstung und Plan...

Der unmittelbare Vorgänger „Star Trek Into Darkness“ brachte zwar Kult-Bösewicht Khan zurück, war aber vielen zu düster. Das ist nun anders, dafür sorgen nicht zuletzt Co-Drehbuchautor und Komiker Simon Pegg, der einen hinreißenden Scotty gibt. Natürlich kracht es vorne und hinten, dafür bürgt schon der Name des Regisseurs, der es sich nicht nehmen ließ, als Reminiszenz an „Fast and Furious“ eine riesige Action-Sequenz um ein Motorrad (!) zu entwerfen. Aber entscheidend bleibt: Es

menscht doch ganz erheblich. Natürlich dürfen die üblichen Kabbeleien zwischen Pille und Spock nicht fehlen. Erfreulich ist auch der Neuzugang namens Jaylah, gespielt von der Tänzerin und Schauspielerin Sofia Boutella, die schon „Kingsman – The Secret Service“ erheblich aufwertete. Sie ist der emotionale Angelpunkt der Geschichte, die auf einen visuell grandiosen Schluss zusteuert.

Zwei Schauspieler der Film-Familie sind vor der Premiere gestorben: Leonard Nimoy, der Ur-Spock, und Anton Yelchin (Chekov), der sein Leben bei einem grotesken Un-

fall verlor. Auch an sie wird erinnert.

Star Trek lebt. Eine neue TV-Serie ist derzeit in Produktion. Und der nächste Kinofilm ist ebenfalls bereits beschlossene Sache. Lebe lange und in Wohlstand.

*Text:* Dr. Martin Soyka



Ab 1. Dezember im Markt

**Bremer Lagerhaus-  
gesellschaft:**



Andrea Eck, 53, ist neuer Vorstand für den Geschäftsbereich Automobile bei der BLG Logistics Group. Sie wird zum Jahreswechsel die Nachfolge von Michael Blach antreten, der in die Gruppengeschäftsführung von EUROGATE wechseln und damit für den Geschäftsbereich Container verantwortlich sein wird. Eck war seit 1985 bei der Volkswagen AG, zuletzt als Leiter des Logistik Campus tätig.

**Röhlig Deutschland:**

Jens Haas ist neuer National Airfreight Manager für das Deutschlandgeschäft des internationalen

Logistikunternehmens Röhlig in Frankfurt. Der 47-Jährige ist seit über 20 Jahren in der Spedition tätig, zuletzt als Leiter der Luftfracht und Verantwortlicher für die Entwicklung der Trade Lanes China, USA und Korea bei Schenker Deutschland.

**Rostocker Fracht- und  
Fischereihafen GmbH:**



Daniela Priebe ist nach 14 Jahren an der Spitze des Unternehmens in den Ruhestand gegangen. Neuer Geschäftsführer ist Steffen Knispel. Der Rostocker war zuletzt Prokurist bei der Rostocker Ver-



sorgungs- und Verkehrsholding GmbH. Zwischenzeitlich war er auch kommissarischer Geschäftsführer des Flughafens Rostock Laage und des Volkstheaters Rostock.

**Vanguard Logistics  
Services:**



Sascha Kusche ist neuer Sales Manager Deutschland bei der Vanguard Logistics Services Schiffahrt & Transport GmbH. Er war vorher für die Gondrand-Gruppe als LCL Product Manager und über neun Jahre für die heutige ECU Worldwide (Germany) GmbH ebenfalls als Sales Manager Deutschland tätig.

**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:**

Lehmann Offsetdruck GmbH

**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 redaktion-  
ellen Inhalt dieser Ausgabe ist  
Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**6. Dezember 2016**



## Vorbereitungen für Liegeplätze 5 bis 7



**Cuxhaven** – Die Hafengesellschaft Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG (NPorts) hat mit den Vorbereitungen für den Bau weiterer Liegeplätze in Cuxhaven begonnen. Bis Ende 2017 soll ein Antrag zur Planfeststellung erarbeitet und eingereicht werden. „Der Hafen Niedersachsen ist auf Wachstumskurs. Bereits jetzt zeigen die Umschlagprognosen mit einem Wachstum von 3,3 Prozent pro Jahr eine gute bis vollständige Auslastung des Hafens Cuxhavens“, sagte Daniela Behrens, Staatssekretärin im Wirtschaftsministerium. Die Kosten werden auf 250 Millionen Euro geschätzt.

## Neue Kühlhalle bei Eichholtz

**Hamburg** – Der Spezialist für die Lagerung von Lebensmittelrohwaren wie Nüsse, Saaten sowie Trocken- und Hülsenfrüchte, die Eichholtz GmbH, hat eine neue Kühlhalle eingeweiht. Mit der Temperaturgeführten, 30.000 Quadratmeter großen Halle, die als eine der modernsten ihrer Art in Europa gilt, hat das Traditionsunternehmen seine Gesamtkühlkapazitäten nahezu verdoppelt. Nach einer einjährigen Bauphase werden in der Halle zukünftig Mandeln, Hasel- und Chashe-

nüsse, aber auch Saaten wie Kürbiskerne aus China oder Mohn, Sonnenblumenkerne und Chia-Saaten für u.a. Brötchen-Backmischungen schonend gelagert. Die Raumtemperatur beträgt konstant 10-12 C° bei einer Luftfeuchtigkeit von 65 Prozent.

## DSV verlädt Windpark über Bremerhaven



**Bremerhaven** – Die DSV Air & Sea Projects GmbH organisiert für die Adwen GmbH den Transport für 69 Offshore-Turmsegmente für den Windpark „Wiking“, der 30 Kilometer vor der Insel Rügen in einer Wassertiefe von 25 bis 45 Metern entsteht. Bis Ende kommenden Jahres sollen 75 Windräder ans Netz gehen und insgesamt 350 Megawatt Leistung erbringen. DSV steuert dabei den Umschlag von fast 19 Meter langen Turmelementen, die einen Durchmesser von sechs Metern haben. Sie kommen aus dem nordspanischen Aviles nach Bremerhaven und werden nach einer Umrüstung weiter nach Sassnitz transportiert.

## Hafenunternehmen senken Emissionen

**Hamburg** – Die Unternehmen des Hamburger Hafenschiffsverkehrsverbandes werden in einem Probebetrieb den Einsatz eines syn-

thetischen Dieselkraftstoffes auf Erdgasbasis testen. Das verflüssigte Erdgas ist für ältere Motoren ohne Umbaumaßnahmen geeignet. Erste Messungen bestätigen einen um bis zu 70 Prozent reduzierten Ausstoß an Rußpartikeln. Stickoxide lassen sich um bis zu 20 Prozent und Kohlendioxid um bis zu neun Prozent verringern. An dem Probebetrieb nehmen zunächst zehn Mittelständler mit 20 Fahrzeugen teil.

## Hafengeld steigt um 0,9 Prozent

**Hamburg** – Die HPA erhöht das Hafengeld zum kommenden Jahr um 0,9 Prozent. Die Rabatte für Schiffe mit besonders umweltfreundlichen Antrieben bleiben dabei bestehen. Die Kappungsgrenze wird sogar dabei angehoben und entlastet Reedereien weiter.

## Turmsegmente aus China in Brunsbüttel



**Brunsbüttel** – Im Oktober kam ein Schiff aus dem chinesischen Taicang im Elbehafen an. Es brachte 42 Turmsegmente für einen Vestas-Onshore-Windpark im Kreis Steinburg. Zuvor waren bereits zwei Schiffe aus Spanien mit insgesamt 54 Segmenten eingetroffen. Jedes Bauteil ist mehr als 80 Meter lang und 85 Tonnen schwer. Zusammengesetzt ergeben sich 16 Windkraftanlagen.



Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei  
*International forwarding & warehousing*

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



## Transporte / *Transport:*

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

## Fahrten / *Tours:*

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

## Service / *Services:*

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

Güterkraftverkehr  
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51  
*(Zufahrt über Bredowbrücke)*  
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10

Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel

Tel: +49 431 248 51 68

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