

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

4.000 Stunden im Stau

Die Spedition Stuhr verbrachte 2016 an Hamburgs Terminals viel nutzlose Wartezeit



Foto: Stuhr GmbH

Leider ein alltägliches Bild an den Terminals der Hansestadt: Lkw warten stundenlang auf ihre Abfertigung

Viele Autofahrer auf der A7 kennen das: Am Montag morgen stauen sich die Lkw vom Burchardkai zurück bis zur Autobahn. Wie viel die Trucker durch nutzlose Wartezeit eigentlich einbüßen, hat eine Spedition im vergangenen Jahr dokumentiert. Heraus kam eine erschreckende Zahl. Allein die 45 Lkw der Firma Stuhr stand über 4.000 Stunden an den Terminals an.

Am schlimmsten sei die Situation am Burchardkai, berichtet Heiner Stuhr, der bei der HHLA vorstellig wurde und zu seiner Überraschung nach anfänglichem Zögern auf offene Ohren gestoßen ist. Gemeinsam hat man nun eine Arbeitsgruppe gegründet und eine Vorschlagsliste erarbeitet, wie

die Mängel rasch beseitigt werden könnten. Vor allem scheinen auf dem engen Terminalgelände Fahrspuren für die Trucks zu fehlen, denn oft werden die Zufahrten zu den Blocklagern von ausländischen Lkw verstellt. In den nächsten Wochen sollen die Probleme angegangen werden. Seite 12



BIRDIEMATCH
FINDE DEINEN TRAUMJOB

Maulkorb

Der Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe darf nichts mehr zur Elbvertiefung sagen. S.3

Container-Shuttle

Die Walter Lauk Ewerföhreerei läuft auf dem Weg nach Kiel nun auch Brunsbüttel an. S.10

RailRunner

Das Baukastenzugsystem geht auf der Strecke Braunschweig-Bratislava an den Start. S.14

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

der Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe hat nach dem enttäuschenden Urteil zur Fahrrinnenanpassung Klartext geredet: Mindestens zwei Jahre längere Wartezeit auf den dringend benötigten Ausbau der Wasserstraße bedeuten angesichts der immer größer werdenden Schiffe einen Gefahrenherd.

Doch das sieht die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt zumindest offiziell ganz anders – und duldet auch keinen Widerspruch. Es stehe Ben Lodemann als Vertreter einer Körperschaft des öffentlichen Rechts nicht zu, sich zu politischen Themen zu äußern.

Das ist schon ziemlich dreist. Der Mann weiß doch, wovon er redet. Schließlich erlebt er die Probleme täglich vor Ort. Die GDWS will letztlich nur von ihrem eigenen Versagen ablenken, dass sie es in zehn Jahren nicht hinbekommen hat, ein rechtskonformes Verfahren durchzuführen.

Bleiben Sie tapfer.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



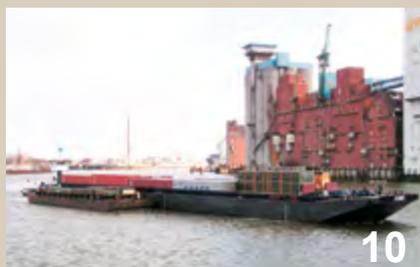
4



6



8



10



12

Maulkorb für Lotsenältermann	3
Beeken in Wilhelmshaven	4
SCHRAMM kauft Häfen	6
So gut ist der Ruf der Logistik	8
Container-Shuttle auf der Elbe	10
Nicht nur Stuhr steht im Stau	12

Wirtschaft



14

RailRunner läuft an	14
Autonomes Fahren in Hamburg	16

Recht & Geld

Augen auf beim Online-Kauf	18
----------------------------	----

Essen



20

Gut Kaden	20
-----------	----

DVD



21

Phantastische Tierwesen	21
-------------------------	----

Personal

Veränderungen in Firmen	22
-------------------------	----

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land	23
------------------------------	----

Maulkorb für Lotsenältermann

Die GDWS will keine negativen Kommentare zum Leipziger Urteil

Neuer Ärger um die Fahrinnenanpassung der Elbe. Diesmal ist er allerdings hausgemacht. Die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) hat den Ältermann der Lotsenbrüderschaft Elbe, Ben Lodemann, aufgefordert, öffentliche Kommentare zum Leipziger Urteil zu unterlassen. Während die GDWS das Urteil als großen Erfolg feierte, schließlich habe man in der Hauptsache ja Recht bekommen und müsse nun nur noch Nachbesserungen abarbeiten, sah Lodemann in der erneuten Verzögerung der Baumaßnahmen eine Gefahr für die Sicherheit der Schifffahrt aufgrund der stetig wachsenden Schiffsgrößen.

Das war offensichtlich zu viel für die Bundesbehörde. Lodemann will nun zu der Sache gar nichts mehr sagen. Im Hafen geht derweil das böse Wort vom „Maulkorb“ um.

Die GDWS verweist darauf, dass die Lotsenbrüderschaft eines Fahrreviers in der Rechtsform einer Körperschaft des öffentlichen Rechts geführt werde. „Als Aufsichtsbehörde für das Seelotswesen ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt u.a. für rechtsaufsichtliche Maßnahmen zuständig“, heißt es dazu auf eine Anfrage von Stadt Land Hafen wörtlich.

GDWS und Lotsenbrüderschaft Elbe stünden im ständigen, fachlichen Austausch, mit dem Ziel, die Sicherheit auf der Elbe zu gewährleisten. „Die Brüderschaften haben in diesem Zusammenhang eine ausschließlich beratende Funktion. Zuständig für die Beurteilung und eventuell zu ergreifende Maßnahmen für die Aufrechterhaltung

der Sicherheit und Leichtigkeit ist ausschließlich die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, bzw. konkret die GDWS.“

Als einer im Interesse der Mitglieder tätigen Einrichtung berufständischer Selbstverwaltung habe eine Lotsenbrüderschaft zwar das Recht, in allen Fragen, die von allgemeinem Interesse für die Lotsen sind, tätig zu werden und sich zu äußern. Das Recht zu politischen Äußerungen einer Körperschaft – wie einer Lotsenbrüderschaft – sei „zum Schutze der Mitglieder“ beschränkt.

Daher habe sich eine Lotsenbrüderschaft bei öffentlichen Kommentierungen „das höchstmögliche Maß an Objektivität aufzuerlegen und die notwendige Sachlichkeit und Zurückhaltung zu wahren“. Dies gelte auch für Äußerungen „zu großen Investitionsmaßnahmen des Bundes oder zu politischen Themen“.

„Sollten Zweifel an der Einhaltung der geltenden Vorschriften bzw. Zustän-

digkeiten bestehen, kann die GDWS als Aufsichtsbehörde die Lotsenbrüderschaften darauf hinweisen, was im konkreten Falle der öffentlichen Äußerungen in Form einer Pressemitteilung mit Zitaten des Ältermanns

der Lotsenbrüderschaft Elbe zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Fahrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe auch geschehen ist. Um ein Äußerungsverbot ging es nicht.“

Text: Matthias Soyka



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

Beeken eröffnet in Wilhelmshaven

Erstes Hamburger Transportunternehmen weiht Niederlassung im JadeWeserPark ein



Fotos: SLH

So soll der ganze Komplex einmal aussehen, hofft auch Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies (2.v.l.)

Lange war es recht einsam am JadeWeserPark, jener gut 40 Hektar großen Fläche nur ein paar Kilometer südlich des JadeWeserPorts (JWP) in Wilhelmshaven. Einzig Hermes hatte bislang dort ein kleines Logistikzentrum eröffnet. Nun aber ist Bewegung in die Sache gekommen. Das Hamburger Logistikunternehmen Meta & Peter Beeken hat auf einer Fläche von 30.000 Quadratmetern eine Niederlassung gebaut. Da kam selbst Niedersachsens Wirtschaftsminister Olaf Lies zur Einweihung der 2.500 Quadratmeter großen Halle. Schließlich will Firmeninhaber Bernd Beeken hier in den nächsten Monaten 40 neue Arbeitsplätze schaffen. 60 wären es dann insgesamt am Ort, denn am JWP unerthält er bereits ein Büro.

Warum er ausgerechnet in Wilhelmshaven investiere, sei er oft gefragt worden, erzählte Beeken. Wilhelmshaven sei doch ein „weißer Fleck auf der Karte der Logistik“. Dem habe er nur entgegenzuhalten, dass er überzeugt sei, dass die zukünftigen Marktanforderungen sehr bald auch hier Einzug halten werden. Darum sei das 3,5 Millionen Euro Investment in die neue Halle mit ihren zwei Toren nur ein erster Schritt. Eine zweite, baugleiche Halle soll bald folgen. Die Baugenehmigung liegt schon vor. Danach soll noch eine Containerreparaturhalle gebaut werden.

Später könnte auch eine größere Halle mit einem Hochregallager entstehen.

Bereits jetzt komplette Palette der Containerlogistik

Doch Beeken könne bereits jetzt alle Bereiche der Container-Logistik abdecken: Trucking, Handling,



Die Halle im JadeWeserPark

Verwiegung, Reparatur, Zolldeklaration, Packing, Lagern. Mit den Partnern am Standort (Rhenus, Nordfrost) sei man gut gerüstet.

Der Bürgermeister der Stadt Schortens, Gerhard Böhling, zu der der JadeWeserPark offiziell gehört, bestätigte, dass sich der Raum Wilhelmshaven zu einer Boomregion entwickelt habe. In den letzten Jahren hätten sich allein in seiner 20.000-Einwohner-Stadt über 1.000 neue sozialversicherungspflichtige Bürger angesiedelt.

Frieslands Landrat Sven Ambrosy hoffte, dass noch mehr Unternehmer Beekens „mutigem“

Beispiel folgen werden. Es gebe noch reichlich Flächen, und die Vergabe sei unkompliziert, „Sie brauchen keine Kompensationsflächen, sondern können einfach bauen.“

Lies ergänzte, dass Beeken immerhin zehn Prozent der Halle vom Land finanziert bekommen habe. Er freute sich besonders, dass endlich ein Hamburger den Mut gehabt habe, in die Region zu investieren: „Wir müssen die scheinbaren Kirchtürme zwischen den deutschen Hafenstandorten überwinden“. Es gehe nicht darum, sich gegenseitig Konkurrenz zu machen, sondern gegenüber den ausländischen Mitbewerbern zu punkten. Wilhelmshaven sei nicht nur das Tor zur Welt, sondern das Tor für die Welt. Man müsse nicht nur deutsche Waren massenhaft exportieren, sondern auch ausländische Güter importieren. Und



Bernd Beeken (l.) mit seinen Kindern Felix und Anika sowie Maik Tietz

dafür biete Wilhelmshaven mit seinem unmittelbaren Autobahnanschluss ideale Voraussetzungen.

Auch auf der Schiene tut sich etwas. Die TFG Transfracht hat den JadeWeserPort gerade in ihr Albatros-Netz aufgenommen. Da-

mit ist die kontinuierliche Containerbeförderung auf der Schiene gesichert. Bis die zweigleisige Strecke bis Oldenburg elektrifiziert ist, werden die Züge allerdings bis Bremen mit Dieselloks gezogen.

Text: Matthias Soyka

Sys|ng

Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Time-Slot-Management (TR02)
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

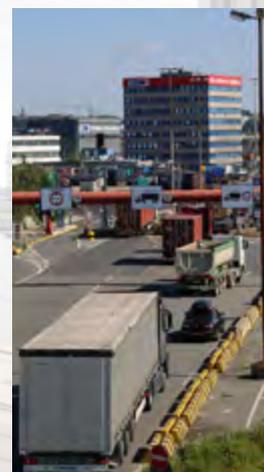
Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



Sysng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysng.de

20149 Hamburg
info@sysng.de

SCHRAMM kauft Schweden-Häfen

Das Brunsbütteler Unternehmen plant weitere internationale Expansion



Fotos: SCHRAMM Group

Die drei von SSHAB betriebenen Häfen sind ganz ähnlich wie die Terminals der SCHRAMM group aufgebaut

Die SCHRAMM group hat 50,9 Prozent der Anteile des schwedischen Hafenbetreibers Söderhamns Stuveri & Hamn AB (SSHAB) erworben, der drei Terminals im Raum Söderhamn (Örrskär, Stugs- und Langrör) unterhält. Dort werden im Auftrag der Kommune Söderhamn hauptsächlich Holz und Holzprodukte, Zement, Öl, chemische Produkte und Stückgüter umgeschlagen. Im vergangenen Jahr waren es rund 1 Million Tonnen.

Darüber hinaus ist die SSHAB Logistikdienstleister an drei Hafenanlagen, die im Eigentum von Industrieunternehmen stehen. Neben den Hafendienstleistungen an Land bietet das schwedische Unternehmen auch wasserseitige Dienstleistungen an. Die SSHAB ist Eigentümer und Betreiber von zwei Schleppern, die zum einen für Schleppassistenz bei Schiffsmanövern eingesetzt werden und zum anderen in den Wintermonaten als Eisbrecher fungieren, so dass die Zufahrtswege zu den Häfen passierbar bleiben. Das Unternehmen im östlichen Mittelschweden soll künftig

SCHRAMM group & Logistics Schweden AB heißen. Die 50 Mitarbeiter werden allesamt übernommen.

„In der Unternehmenshistorie der SCHRAMM group ist der heutige Tag ein Meilenstein“, sagt Hans Helmut Schramm, Inhaber und Geschäftsführer der SCHRAMM group.

Universalhafenstrategie soll fortgeführt werden

„Als mittelständische und inhabergeführte Unternehmensgruppe ist der unternehmerische Schritt nach Schweden etwas ganz Be-

sonderes.“ Frank Schnabel, Geschäftsführer der SCHRAMM group und auch künftiger CEO in Schweden, sieht in dem Erwerb „die perfekte Ergänzung“ zur SCHRAMM-Hafengruppe, die 2016 insgesamt rund 15 Millionen Tonnen umschlug, davon 12 Millionen Tonnen allein an den drei Brunsbütteler Standorten.

„Die Universalhafenstrategie, die wir auch an unseren deutschen Standorten in den vergangenen Jahren erfolgreich verfolgt haben, werden wir in Schweden fortführen. Wir sehen noch viele Potenziale in dem Unternehmen und am Standort Söderhamn. Da-

rüber hinaus sehen wir dies auch als einen wichtigen strategischen Schritt zur Entwicklung unseres Unternehmens im Ostseeraum.“ Nach dem Aufbau des Standorts Rendsburg im Jahr 2012 als erster kleiner Schritt Richtung Ostsee sei dies nun der zweite große Schritt gewesen. SSHAB habe eine ähnliche Unternehmensstruktur wie die SCHRAMM group.

Weitere Vernetzung wird überprüft

Schnabel werde nun prüfen, wo sinnvolle Synergien geknüpft werden können und inwiefern die Vernetzung einzelner Hafenstandorte der Hafengruppe Mehrwerte für die Kunden bringen könnten. „Dabei werden auch mögliche Verkehre und Güterströme zwischen den Häfen analysiert.“ Gut möglich also, dass es direkte Verbindungen zwischen den schwedischen und deutschen Hafenstandorten der SCHRAMM Group (Brunsbüttel, Rendsburg, Glückstadt, Hamburg) geben könnte.

Text: Matthias Soyka



Holz von den nahegelegenen Sägewerken zählt zur Hauptladung



Hans-Helmut Schramm (l.) und Frank Schnabel (r.) mit neuem Partner



So wird die Logistik gesehen

Studie der Kuehne Logistics University kommt zum Teil zu überraschenden Ergebnissen



Prof. Sönke Albers bei der Vorstellung seiner Studie in der Kuehne Logistics University

Da soll noch einer sagen, Logistik ist nicht sexy. Eine Studie der Hamburger Kuehne Logistics University im Auftrag der Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) kommt zu dem Schluss, dass dieser Wirtschaftszweig beim Ansehen in der Bevölkerung im oberen Drittel rangiert. Spitzenreiter ist die Medien- und IT-Branche. „Das ist besser als gedacht“, sagte LIHH-Geschäftsführer Werner Gliem. Denn die Mehrheit hatte die Logistik vor allem als Zukunftsbranche angesehen, bei der lediglich die Bezahlung verbessert werden müsste.

Prof. Sönke Albers und Christian Meyer hatten 1.205 Teilnehmer online befragt. Letztlich kamen 490 Rückmeldungen in die Wertung. Dabei wurde die Logistik mit anderen Branchen wie Banken, Handel, Handwerk, Touristik, öffentlichem Dienst und verarbeitendem Gewerbe verglichen. Zu insgesamt 13 Indikatoren sollten die Befragten Noten abgeben. Neben der Zukunftsfähigkeit schnitt die Logistik in den Bereichen „vertrauenswürdig“ und „wirtschaftlich relevant“ besonders gut ab. Hier lagen nur das Handwerk und die Touristik besser. Im letzten Punkt kam laut Albers vor allem der Umstand

zum Tragen, dass die Befragten aus der gesamten Metropolregion Hamburg stammten, also auch aus Teilen von Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Ebenso konnten sich viele der Befragten vorstellen, in der Logistik zu arbeiten. Nur der öffentliche Dienst war hier beliebter.

Nur Durchschnittsnoten für Ansehen und Verdienst

Noch im oberen Drittel rangierte die Logistik bei der Frage, wie hoch der Anteil der IT-Kräfte in der Branche sei (hier lag logischerweise die IT-Branche ganz

vorne) ebenso wie bei der Innovationsfreudigkeit

Durchschnittliche Noten gab es für das allgemeine Ansehen (Spitzenreiter: Handwerk), den Verdienst, die Karrieremöglichkeiten und die Komplexität bzw. Abwechslung des Berufs (hier war jeweils wieder der Bereich Medien/IT top). Schlechte Noten gab es nur für die Bereiche Umwelt und soziales Engagement. Hier rangierten Handel und Handwerk deutlich höher im Ansehen.

Bei den Befragten seien laut Albers besonders das Gehalt und die Sinnhaftigkeit der Beschäftigung ausschlaggebend bei

der Frage, ob sie sich vorstellen könnten, in einem bestimmten Beruf zu arbeiten. Danach folgten Kriterien wie Abwechslung, Karriereöglichkeiten, Komplexität der Aufgaben, Mitsprachemöglichkeiten, Umwelt und Arbeit mit Menschen.

„Die Logistik ist eine relevante Branche der Zukunft, bei der mehr für die Umwelt und das soziale Engagement getan werden sollte“, fasste Albers die Ergebnisse zusammen. In der allgemeinen Wahrnehmung werden zudem mit der Logistik zuerst Speditionen verbunden. Als Zweithäufigstes wurden Logistikzentren genannt, danach Lkw-Fahrer und die komplexe Transport/Umschlag/Lagerung sowie Planung/Steuerung/Kontrolle. Erst an sechster Stelle kommen Containerschiffe.

Infrastrukturmaßnahmen für die Logistik werden von der Mehrheit positiv bewertet. Der Autobahnbau wird mit 62 Prozent Zustimmung vor allem in Schleswig-Holstein am positivsten bewertet. Niedersachsen folgt mit 50 Prozent, Mecklenburg-Vorpommern mit 40 Prozent vor Hamburg mit 33 Prozent. Bei der Fahrrinnenanpassung ist die Zustimmung in Mecklenburg-Vorpommern mit 69 Prozent am höchsten vor Schleswig-Holstein (56 Prozent) und Hamburg (51 Prozent). Von den Niedersachsen ist nur ein Drittel dafür. Neue Windparks befürworten dagegen fast drei Viertel der Niedersachsen und gut die Hälfte der Befragten aus Hamburg und Mecklenburg-Vorpommern. Nur in Schleswig-Holstein (39 Prozent) hält sich die Begeisterung

in Grenzen. Großen Zuspruch aus allen Ländern gab es für den Radwegebau. Nur die Hamburger mit knapp der Hälfte hielten sich hier etwas bedeckt. Der Bau neuer Gewerbeparks schnitt mit fast 70 Prozent Zustimmung aller Befragten am besten ab.

Einen weiteren klaren Trend sah Albers im Konsumverhalten der Befragten. Über die Hälfte kaufe bereits online ein – außer Lebensmittel und Drogerieartikel. Und gut die Hälfte aller Hamburger ist für die Einführung von Umweltzonen im Innenstadtbereich. Dagegen hält eine Zwei-Drittel-Mehrheit das autonome Fahren für noch nicht ausgereift, wenngleich es auch von der Hälfte als die Zukunft des Fahrens betrachtet wird.

Text: Matthias Soyka

Zu Lande. Zu Wasser. Zu Verlässig.



www.walterlauk.de

info@walterlauk.de



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



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

Ellerholzdamm 22
Am Hansehafen 14
Willy-Brandt-Platz 1

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

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

Container-Shuttle nach Brunsbüttel

Die Walter Lauk Ewerföhreerei legt auf dem Weg nach Kiel nun Zwischenstopp ein



Fotos: Brunsbüttel Ports

Abfahrt des Walter Lauk Binnenschiff-Shuttles aus dem Hamburger Hafen in Richtung Kiel

Seit wenigen Wochen gibt es vom Hamburger Hafen ein neues Binnenschiff-Shuttle nach Brunsbüttel. Die Walter Lauk Ewerföhreerei hatte in drei Anläufen 90 mit Massengut beladene Seecontainer von der Hansestadt nach Brunsbüttel transportiert. Der neue Dienst ist eine Art Abfallprodukt aus einem Service, den die Ewerföhreerei seit der Weihnachtszeit für den Papierlieferanten SCA Logistics betreibt, indem sie Container aus Kiel zum Überseeexport nach Hamburg transportiert. Ein Geschäft, das aus der Not heraus entstanden war, da Walter Lauk ursprünglich die Container per Lkw transportierte, kurzfristig in diesem Bereich aber einen Engpass hatte.

Aus der Not wurde nun eine Tugend. Um den Rückweg mit dem Schubverband, bestehend aus einem Schubschiff und Leichter, nicht völlig leer zu fahren, wurde nun der Zwischenstopp in Brunsbüttel mit in den Fahrplan aufgenommen. Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel freut sich: „Regelmäßig erreichen und verlassen den Elbehafen im Auftrag unserer Kunden Container von und nach Hamburg. Diese wurden bisher auf der Straße transportiert. Nun können wir das umweltfreundlichere Binnenschiff nutzen und gleichzeitig die

Straße von Lkw-Verkehren entlasten.“

Helmuth Lüneburg, Geschäftsführer der Walter Lauk Ewerföhreerei, ergänzt: „Schon seit einiger Zeit haben wir die Nutzung eines Binnenschiff-Shuttles auf der Elbe angestrebt. Durch das Anlaufen des Brunsbütteler Elbehafens können wir die Auslastung des Binnenschiff-Shuttles weiter steigern. Für die Zukunft sind weitere Containertransporte geplant.“ Gut möglich also, dass die Binnenschiffe dann noch weitere Ziele anlaufen.

Text: Matthias Soyka



Entladung in Brunsbüttel



Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut

A photograph showing two men in high-visibility yellow and green jackets standing in front of a large industrial crane. The crane's thick orange lifting straps are draped around them. One man is holding a white egg, symbolizing the company's slogan. The background shows a clear blue sky and parts of a port facility with shipping containers.

Wir behandeln Ihre Ware wie ein rohes Ei!

TCO Transcargo GmbH

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

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

Immer auf dem neuesten Stand

Die Spedition Stuhr investiert regelmäßig in neue IT und den Fuhrpark

Von nichts kommt nichts. Nach diesem Motto führen Heiner Stuhr und seine Schwester Tanja das Logistikunternehmen, das seit nunmehr 55 Jahren besteht. Von der Peute aus fahren täglich die 45 eigenen Lkw Richtung Hafen, um Container in der Wirtschaftsregion Hamburg zu verteilen. 60.000 TEU transportieren die 75 Mitarbeiter jedes Jahr und erwirtschaften so einen beachtlichen Umsatz. Umsatz ist nicht gleich Gewinn – und hier liegt das Problem.

Die Mitarbeiter haben auf Anweisung ihres Chefs Buch geführt. Im Jahresvergleich standen die Fahrzeuge 4.000 zusätzliche Überstunden an Hamburgs Containerterminals und -depots und warteten auf ihre Abfertigung. Umgerechnet über zwei Mitarbeiter taten also im vergangenen Jahr nichts anderes, als auf die Herausgabe von Boxen zu warten. Zusätzlich.

„Wir waren noch nie so unproduktiv wie momentan“, beschwerten sich die Geschwister Stuhr. Natürlich drückt das die Gewinnmarge, beklagt Heiner Stuhr. Das wollte er natürlich nicht auf sich sitzen lassen und kontaktierte wegen Unzulänglichkeiten insbesondere am Container Terminal Burchardkai die HHLA.

Und nach anfänglicher Zurückhaltung öffnete man sich dort für einen engeren Austausch mit Stuhr, um Lösungsansätze zu erörtern und terminalspezifische Problemstellungen in den Griff zu



Heiner Stuhr an seinem Schreibtisch auf der Peute

bekommen. „Wir haben einige Ansätze gemeinsam definiert und eine Liste vordringlicher Maßnahmen erstellt“, erläutert Stuhr die Herangehensweise.

Positiv überrascht vom Entgegenkommen der HHLA

„Die Gesprächsbereitschaft und der Einsatzwillen der HHLA – bzw. CTB-Führung hat uns positiv überrascht, und wir sind guter Dinge, dass das Vorgehen zum Erfolg führt.“ Letztlich, sagt Stuhr,



Der Firmensitz ist Privateigentum

würden davon alle profitieren. Entlastung im Hafen dürften auch zusätzliche Stellflächen für Lkw bringen, ergänzt Stuhr. Die HPA könnte am Central Terminal Steinwerder einen kleinen Teil der Flächen auch als Abstellflächen ausweisen. Da die Fuhrunternehmen aber keine Lobby hätten, glaubt Stuhr nicht, dass sich hier etwas tun werde.

Stuhr selbst ist froh, seinen Betrieb auf einer eigenen Fläche von 1,5 Hektar zu betreiben. „Mieten wäre lebensbedrohlich“, glaubt er. Sollte der Vermieter plötzlich kündigen und man beispielsweise nach Allermöhe umziehen müssen, wäre die Distanz zum Hafen zu groß, um ein florierendes Unternehmen aufrecht zu erhalten. Auf dem Betriebshof steht ein Teil der 350 Chassis, die dort auch in einer eigenen Werkstatt gewartet werden. Für die Zugmaschinen selbst hat Stuhr Wartungsverträge abgeschlossen, da die Lkw nicht

älter als drei Jahre werden und mittlerweile mit Hightech-Bordelektronik vollgestopft sind, die von der eigenen Werkstatt um einige Zusatzgeräte wie Tablets oder die ADR-Gefahrgutausrüstung ergänzt werden. Angeschlossen ist auch eine Lackiererei, die von einem Tochterunternehmen betrieben wird. Sowohl diese als auch die Werkstatt sind für Drittkunden geöffnet.

Für neue Techniken ist Stuhr seit jeher offen gewesen. „Wir haben da immer viel Geld in die Hand genommen, um die Abläufe zu optimieren“, erzählt er. Die seit Ende November nun für alle Speditionen verbindlich geltende Voranmeldung an den Terminals betreibt Stuhr schon seit 18 Jahren. Und die seit langem geplante Slot-Abfertigung an den Terminals läuft in den Computern des Familienbetriebs bereits seit Wochen

im Hintergrund parallel mit. Wenn sie tatsächlich im Laufe des Jahres 2017 scharf geschaltet wird, wäre Stuhr bereit. Was im Hamburger Hafen unter den Wettbewerbern keine Selbstverständlichkeit ist.



Warten gehört leider zum Alltag

Neben den ständig steigenden Abfertigungszeiten, sieht Stuhr das größte Problem in dem zerrissenen Mitbewerberumfeld. „Wir sind ein zertifiziertes, hochtechnisiertes Logistikunternehmen mit entsprechendem Investitions-

volumen und haben es mit Billigkonkurrenz zu tun, die teilweise noch mit Zettel und Bleistift arbeitet.“

Doch nicht nur die Billigkonkurrenz nervt Stuhr, sondern auch die Baustellen im und um den Hamburger Hafen. Rund 30 Prozent Produktivitätsverlust habe er im letzten Jahr hinnehmen müssen, da seine Fahrer durch Staus statt fünf bis sechs nur drei bis dreieinhalb Rundläufe am Tag abwickeln konnten. Entweder quälten sie sich durch die Staus oder haben riesige Umwege in Kauf nehmen müssen. Da hätten auch die zeitweise rückläufigen Containerimporte keine Entlastung gebracht. „Wenn der Umschlag sinkt, fahren die Terminals das Personal zurück.“ Was man auf der Straße an Zeit spare, verliere man dann wieder an der Kaikante.

Text: Matthias Soyka



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

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

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

Ihr direkter Ansprechpartner

Herr Axel Heik

Mobilnummer: +49 172 40 333 11

Telefonnummer: +49 40 789 16-211

E-Mail: heik@heik.de

Website: www.heik.de



RailRunner läuft an

Am 18. April startet das innovative Transportsystem zwischen Bratislava und Braunschweig



Fotos/Simulationen: RailRunner

Ein RailRunner-Zug kann ohne schweres Gerät zusammengestellt werden

Vor zwei Jahren mag mancher Gerhard Oswald noch belächelt haben. Da trat der ehemalige Geschäftsführer der TFG Transfracht mit seiner neuen Firma GOMultimodal an, um ein innovatives Eisenbahntransportsystem aus den USA nach Europa zu holen, das sich „RailRunner“ nennt. Dabei handelt es sich um ein Baukastensystem, bei dem verstärkte Lkw-Chassis mit separaten Eisenbahndrehgestellen (Bogies) zusammengesteckt werden. Nun ist der 65-Jährige am Ziel. Am 18. April startet der erste Zug zwischen Bratislava und Braunschweig.

Allerdings wird es sich dabei noch um einen konventionell, mit Taschenwagen und kranbaren Trailern bestückten 620 Meter langen Zug handeln. „Wir hätten zu große Akzeptanzhürden überwinden müssen, wenn wir gleich mit dem neuen System angetreten wären“, erklärt Oswald. Darum wird die RailRunner-Technologie parallel zu dem neuen Service mit seinen fünf Abfahrten in der Woche aufgebaut. Bis 2019, wenn die Genehmigungen von der European Rail Agency und die nationalen Streckenzulassungen vorliegen, „tauschen wir einfach nur das Equipment aus“, ergänzt Oswald. RailRunner wird dann die Drehgestelle anbieten, während die Spezialtrailer, die etwas über eine Tonne schwerer als übliche Lkw-Anhänger sind, von einer großen Vermietungsgesellschaft finanziert werden. Die Trailer sind aufgrund der im Bahnverkehr auf-

tretenden Kräfte in Längsrichtung verstärkt und somit auch teurer als übliche Lkw-Anhänger. Dies wird aber dadurch kompensiert, dass sich Reifen und Bremsen bei jährlichen Laufleistungen von nur 10.000

bis 30.000 Kilometern wesentlich weniger abnutzen und die Räder auf den langen Strecken mit der Bahn nicht genutzt in der Luft hängen, was zu geringeren Wartungskosten und einem höheren Wiederverkaufswert führt.



Gerhard Oswald,
Geschäftsführer GOMultimodal

In Phase 1, die nun beginnt, soll laut Oswald die konventionelle Schienenverbindung aufgrund eines attraktiven Preis- und Leistungsangebotes bereits Verkehr von der Straße holen. In Phase 2, wenn die Bogies und Spezial-Trailer zum Einsatz kommen, werde der Preis noch attraktiver, zumal statt der 36 Trailer im konventionellen Taschenwagenbetrieb nun 42 Einheiten bei gleichem Zuggewicht von 1.500 Tonnen transportiert werden können. Die Bogies haben zudem den Vorteil, mit Scheibenbremsen ausgerüstet zu sein, was die Lärmemission und Verschleiß der Räder verringert. Diese sind

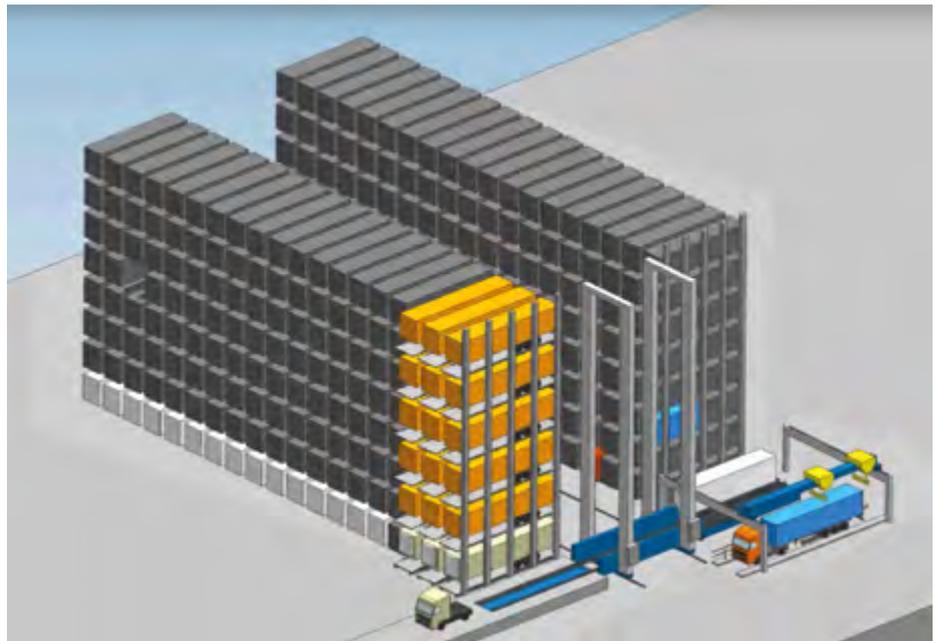
zwar teurer in der Anschaffung, müssen aber gegenüber den üblichen, alle 80.000 Kilometer zu wartenden Blockbremsen nur alle 300.000 Kilometer gecheckt werden. Weniger Ausfallzeiten bedeuten höhere Effektivität.

Ein weiteres Plus ist, dass zum Zusammenstellen des Zuges keine große Gerätschaft nötig ist. Ein Gabelstapler oder Unimog reicht. Damit kann der Zug auch abseits von großen KV-Anlagen zusammengestellt werden. „Wir sind damit 80 Prozent günstiger als Hub-Terminals“, sagt Oswald. Zudem könnten die Züge näher an ihren eigentlichen Zielort gelangen.

Die Fracht im ersten RailRunner-Zug dürfte hauptsächlich aus Automotive-Teilen sowie Möbeln, Papier und Konsumartikeln bestehen. Kunden sind dabei ausschließlich Speditionen. Das Transportrisiko trägt indes allein die RailRunner Europe GmbH.

Automatisches Containerdepot hilft, Platz zu sparen

Doch damit nicht genug. Der umtriebige Oswald hat noch ein weiteres As mit Ärmel. Zusammen mit der Firma LTW, einer Tochter des österreichischen Weltmarktführers für Seilbahnbau, Doppelmayr, bringt er gerade ein Hochregal-Self-Storage-System für Container auf den Markt. Dabei handelt es sich um eine Halle mit Hochregal, in der auf extrem engen Raum (8.100 Quadratmetern) außergewöhnlich viele Container (2.900 TEU) unterbracht werden können. In der 30 bis 40 Meter hohen Halle lassen sich von sieben bis zu zehn Container übereinander stapeln und positionieren. Außer einem Wartungstechniker ist kein Personal nötig, da die Anlage



Auch ein automatisches Containerdepot ist in Planung

automatisch läuft. Innerhalb von zwei Minuten wird ein Leercontainer von einem Lkw gehoben und über ein Transportsystem an einen vorprogrammierten Stellplatz abgestellt. Für beladene Container wird eine Minute mehr benötigt. Als Manövrierraum wird lediglich eine Gasse von drei Metern benötigt. „Wir können rund um die Uhr bei jedem Wetter völlig geräuschlos und ohne Lichtemission arbeiten“, preist Oswald die Neuentwicklung an. Derzeit wartet er auf einen Bundeszuschuss. Ein erster Interessent steht in Form eines Binnenschiffterminals zur Errichtung eines solchen „Kompaktlagers“ auch schon bereit.

Text: Matthias Soyka



Zugzusammenstellung per Stapler



Das Verbindungsstück heißt Bogie



Das US-Chassis ist durch zwei Mittelträger verstärkt

Autonomes Fahren in Hamburg?

Ab 2021 sollen in der Hansestadt selbststeuernde Kleinbusse verkehren

Seit Jahren werden von Senat und Verwaltung regelmäßig anspruchsvolle Standards und Ziele hinsichtlich der Qualität des Hamburger Mobilitätssystems propagiert. Im krassen Widerspruch dazu rangiert die Stadt aktuell vor allem in Spitzenpositionen bei Negativ-Rankings (Staus, Unfälle) und am Ende von Positiv-Rankings (Fahrradfreundlichkeit, Feinstaub, Treibhausgase, Lärm). Zahlreiche dilettantisch geplante Baumaßnahmen und Flickschustereien im Straßennetz haben ihr bereits das Prädikat „Verkehrs-(planer)-Übungsplatz“ eingebracht.

Gleichwohl sehen sich die Verantwortlichen offensichtlich immer noch und immer wieder auf gutem Weg zu einer der weltweit „smartesten“ und fortschrittlichsten Metropolen im Mobilitätssektor. Mit einer kürzlich vom Ersten Bürgermeister Olaf Scholz und dem Volkswagenkonzernchef Mathias Müller unterzeichneten Grundsatzvereinbarung soll das nun auf eine noch höhere Stufe gehoben werden. Zu den Kernkomponenten der Vereinbarung gehört der Einsatz von „autonom fahrenden Kleinbussen“ ab 2021. Kooperationspartner sollen die Hamburger Hochbahn und der Volkswagenkonzern sein. Apostrophiert wird das öffentlich als „Verkehrsrevolution“.

Tatsächlich arbeiten Automobil- und IT-Industrie seit Jahrzehnten erfolgreich an der Verbesserung und Erweiterung der Fahrerassistenz-Systeme im Kfz-Sektor. Das letztendlich autonome Fahren gehört sogar schon seit Anfang des 20. Jahrhunderts zu den erklärten Zielen der Automobil-Entwicklung. Mitte der 1950er Jahre stellte beispielsweise Daimler-Benz ein Konzeptfahrzeug dafür vor – angepriesen als „Auto der Zukunft“. Es sah dem rund 60 Jahre später vom gleichen Unternehmen auf der Verbraucher-Messe in Las Vegas vorgestellten und ebenfalls als „Auto

der Zukunft“ beworbenen Modell bemerkenswert ähnlich – bis auf die dargestellten „Freizeitaktivitäten“ der Fahrzeuginsassen während des autonomen Fahrens. Inzwischen propagieren die relevanten Industrien sowie selbst ernannte Zukunfts- und Mobilitätsforscher, dass dieses Ziel nunmehr bereits in Kürze erreicht werde.

Viele Fachleute sind
alles andere als überzeugt

Dem dadurch bei vielen Politikern und technikbegeisterten Laien erzeugte Hype stehen allerdings zunehmend kritische Stimmen unabhängiger qualifizierter Fachleute und Fachinstitute entgegen, die die zahlreichen harten Grenzen aufzeigen. Dazu gehören die hohe Komplexität der urbanen Umwelt, die Störanfälligkeit von Hochtechnologie, praktisch unlösbare ethische Konflikte (MIT Boston: „Selbstfahrende Autos müssen darauf programmiert sein, zu töten“), vielfältige ungelöste juristische Fragen, Probleme der Interoperabilität der Erzeugnisse weltweit agierender Industrien, weitgehender Verlust der Privatsphäre, Gefahren externer Eingriffs (Hacking/ Cyberkriminalität), Hygiene-Probleme, hohe Kosten, vielfältige schwerwiegende Konflikte in einer mindestens

30 Jahre andauernden Übergangsphase mit Mischverkehr etc.

Als beispielhaft für die aktuellen Positionen hochrangiger Spezialisten können die folgenden Positionen gelten:

- „Voll-autonome Automobile sind unwahrscheinlich.“ (Vorsitzender des Nationalen Verkehrssicherheitsrates der USA).
- „Zu sagen, es gebe noch eine Menge Unsicherheiten, wäre eine starke Untertreibung.“ (Fazit eines führenden Wissenschaftlers der Reason Foundation/Los Angeles aus der „Automated Vehicles Conference 2016“ des Transportation Research Board (TRB) der nationalen Akademien der Wissenschaften der USA).
- Kommentare zur Ankündigung von Automobilherstellern, schon kurzfristig (2021/22) größere Flotten autonomer Pkw im Straßenverkehr einzusetzen:
 - „Um diese Ziele zu erreichen, müssen sie irgendetwas auf die Beine stellen, das Taxi-Dienste mit geringer Geschwindigkeit auf einigen Straßen bietet – und hoffen, dass es nicht regnet.“
 - „Zu dem Zeitpunkt mag es möglich sein, einen abgesperrten Bereich zu definieren, in dem autonome Autos ohne Fahrer fahren können. Die Herausforderung wird sein, solche Berei-

che groß genug zu machen, dass darin sinnvolle Mobilitätsdienste angeboten werden können.“

- „Was wir sehen werden, ist die schrittweise Einführung von jeweils höheren Graden des teil-automatischen Fahrens. Die technischen Herausforderungen für voll-autonomes Fahren sind ... auf absehbare Zeit nicht zu bewältigen.“ (Auszug aus einer Insider-Diskussion, dokumentiert in einer internationalen Fachzeitschrift).

Zunehmend sehr zu Recht in Frage gestellt wird selbst schon eine Vorstufe, das „hoch-automatisierte“ Fahren. Das ist das „Level 3“ von fünf Stufen vom „assistierten Fahren“ (Level 1) bis zum „autonomen Fahren“ (Level 5). Dabei soll der Fahrer in der Lage sein, auf ein Alarm-Signal hin, „unverzögerlich“ die volle Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen und wirkungsvoll zu reagieren. Nach Untersuchungen von Unfallforschern kann das zehn bis 15 Sekunden dauern – oder sogar mehr, abhängig davon, durch welche der viel gepriesenen alternativen Aktivitäten der Fahrer in Anspruch genommen ist. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h legt das Fahrzeug in der genannten Zeitspanne 140 bis 210 Meter zurück, bei 30 km/h sind es immer noch 85 bis 125 Meter. Akute Gefahrensituationen wären also in der Regel nicht beherrschbar.

Unter spezifischen Betriebsbedingungen (Geschwindigkeitslimit und räumliche Abschirmung) ist immerhin das „teil-automatisierte“ Fahren (Level 2, mit Fahrpersonal, das jederzeit unmittelbar die Kontrolle übernehmen kann) in Sonderzonen (Campus, Einkaufsstrassen, Gewerbegebiete, Industrieanlagen, ländlicher Raum etc) und Sonderachsen (Bus Rapid Transit, ÖPNV-Zubrin-

ger etc.) schon heute möglich. Es wird bereits in zahlreichen Testbetrieben weltweit erprobt/praktiziert. Dazu gehören der „City-Postbus“ in Sitten/Schweiz, der teil-automatische „Future-(Linien-)Bus“ von Daimler-Benz in den Niederlanden, ein Shuttle Service in Lyon, ein ÖPNV-Zubringer in Singapur etc.

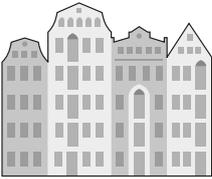
Bei dem betreffenden Vorhaben in Hamburg wird es sich also weder um „autonomes Fahren“ ab 2021 handeln, noch um eine „Verkehrsrevolution“. Gleichwohl ist es zu begrüßen, vorausgesetzt die Projektpartner konzentrieren sich auf realistische technologische und verkehrliche Perspektiven. Im Mittelpunkt sollte allerdings die Beschäftigung mit dem primär relevanten, evolutionären Wandel des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedingungen stehen. Andernfalls besteht die Gefahr, von den tatsächlichen Veränderungen überholt zu werden. Zu den Kernkomplexen wird die dynamische Entwicklung eines breiten Spektrums von Mobility-Sharing im Individualverkehr (Pkw, Fahrrad) zählen. Davon kann und wird auch der ÖPNV profitieren, wenn sich die lokalen Akteure daran fachkun-



Dr. Andreas Kossak
Verkehrsexperte

dig, aktiv, federführend und koordinierend engagieren. Das schließt eine Beschäftigung mit Extremszenarien des autonomen Fahrens und der Beteiligung an Testbetrieben nicht aus. Diese sollten jedoch auch als solche eingeordnet und gehandhabt werden. Im Mittelpunkt der Aktivitäten der Stadt im Mobilitätssektor sollte vorerst allerdings die Bereinigung der zahlreichen gravierenden Mängel in den „konventionellen“ Bereichen stehen.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak



Heinrich Osse

LAGERHAUS GMBH

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße
Schuppen 50 B
20457 Hamburg

www.osse-logistik.com



Augen auf beim Online-Kauf

Wer sich beim Einkauf im Netz vertippt, kann eine teure Überraschung erleben

Kunden, die im Internet per Lastschrift bezahlen, sollten sichergehen, dass diese auch ausgeführt wird. Denn bei fehlgeschlagenen Lastschriften, sogenannten Rücklastschriften, bekommen Online-Shopper schneller Ärger als gedacht. Bei Rücklastschriften ist ein Kunde nämlich gemäß §§ 280, 286 BGB sofort in Zahlungsverzug, ohne dass es einer Mahnung bedarf. Der Händler darf seine Forderung daher sofort an einen Anwalt oder ein Inkassounternehmen übergeben. Ob die Lastschrift wegen falscher Kontonummer oder mangels Kontodeckung scheitert, ist dabei egal.

Auch bei fehlgeschlagenen Kreditkartenbuchungen ist keine Mahnung nötig. Bei Zahlung auf Rechnung tritt Verzug ein, wenn ein angegebenes Zahlungsdatum verpasst wurde oder 30 Tage seit Zugang der Rechnung vergangen sind. Auch dann kann eine Mahnung unterbleiben, wenn der Verbraucher in der Rechnung auf die Folgen eines Zahlungsverzugs hingewiesen worden ist.

All das ist allerdings umstritten. In mehreren Urteilen im Jahr 2015 hat der Bundesgerichtshof (BGH) ein bis zwei Mahnungen verlangt, bevor ausbleibende Zahlungen an ein Inkassobüro weitergegeben werden dürfen (z.B. Az. IX ZR 280/14 und III ZR 304/14). Kommt stattdessen gleich das Schreiben einer Inkassofirma, könne der Betroffene versuchen, die Gebühren zu monieren. Ist das bei der Firma nicht erfolgreich, hilft es manchmal, den betreffenden Online-Laden zu kontaktieren, der an einer längeren Kundenbindung interessiert sein könnte.

Auch aus dem Grundsatz der Schadensminderungspflicht gemäß § 254 BGB ergibt sich, dass der Online-Händler oder der von ihm beauftragte Zahlungsdienstleister verhindern muss, dass der Schaden unverhältnismäßig größer wird, bevor er den Fall an das Inkassobüro abgibt. Auch dazu gehört mindestens ein Mahnversuch.

In der Tat können die Kosten

durch das Inkassoverfahren gerade für kleine Käufe deutlich ansteigen. Inkassounternehmen berechnen meist für eine Forderung von bis zu 500 Euro einen Betrag von 70,20 Euro, die sogenannte „Anwaltliche Mittelgebühr“ nach dem Rechtsanwaltsvergütungsgesetz (RVG) inklusive Auslagenpauschale. So kann aus der T-Shirt Bestellung für 20 Euro schnell eine Forderung in Höhe von 90 Euro werden. Bei der Bestellung eines neuen PCs fürs Büro können schnell einige 100 Euro zusammenkommen.

Große Kreativität bei Inkassobüros

Manche Inkassobüros sind sehr kreativ, um die eigenen Einnahmen in die Höhe zu schrauben. Es werden neue Gebühren erfunden oder angeblich notwendige Auslagen abgerechnet, z.B. die Erstattungen für eine Bonitätsprüfung oder Kontoführungsgebühren. Die muss der Kunde aber gar nicht zahlen. Zudem sind Inkassobüros vermehrt dazu übergegangen, den Schuldner für den Abschluss von Ratenzahlungsvereinbarungen Gebühren in Rechnung zu stellen. Solche Gebühren schulden sie dem Inkassobüro in der Regel nicht, es sei denn, sie haben der Übernahme dieser Kosten im Rahmen eines Ratenzahlungsvergleiches ausdrücklich

zugestimmt. Dies sollten Schuldner jedoch grundsätzlich ablehnen, da sie nicht dazu verpflichtet sind, diese Kosten zu tragen. Besonders dreist arbeitende Inkassobüros stellen eine Gebühr für eine Ratenzahlungsvereinbarung bereits dann in Rechnung, wenn der Schuldner, auch ohne eine entsprechende Vereinbarung getroffen zu haben, einen Teilbetrag auf die offene Forderungen leistet. In einem solchen Fall ist eine Ratenzahlungsgebühr auf keinen Fall geschuldet.

Das Geschäft mit offenen Rechnungen ist lukrativ. Online-Händler haben meist nicht die Kapazitäten, ihre Forderungen einzutreiben. Sie beauftragen dafür Inkassofirmen, die durch das wachsende Internet-Geschäft stetig neue Aufträge bekommen. Oder der Händler verkauft seine Geldforderung an einen Zahlungsdienstleister („Factoring“), der ihm den Verkaufspreis abzüglich einer Gebühr garantiert und sich selbst um die Abwicklung der Zahlung kümmert. Säumige Kunden bekommen dann ganz schnell Post direkt vom Finanzdienstleister oder dessen Inkassounternehmen.

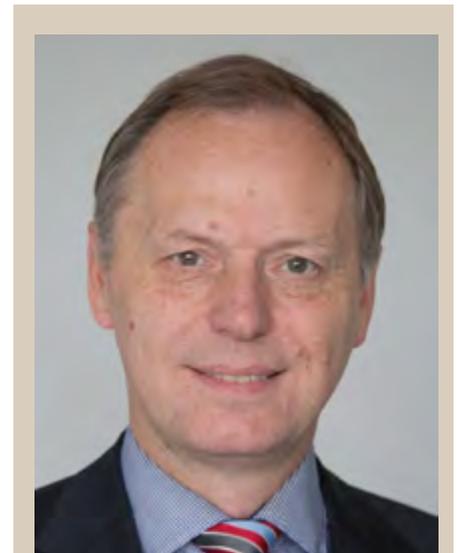
Kunden können das verhindern, indem sie nachsehen, ob sie nach einem Online-Kauf eine Abbuchungsbestätigung erhalten haben. Wenn nicht, sollten sie ihr Girokonto überprüfen. Bei zu wenig

Geld auf dem Konto informiert allerdings die Bank, wenn deswegen eine Abbuchung misslingt. Wurde nichts abgebucht, sollten Kunden aktiv auf den Händler zugehen, um zu erfahren, was schief gelaufen ist und wie nun gezahlt werden kann. Wer trotzdem Briefe oder E-Mails vom Inkassounternehmen erhält, sollte erst einmal sicherstellen, dass er keinem Betrug aufgesessen ist. Korrekte Schreiben eines Inkassounternehmens enthalten immer den Laden oder Zahlungsdienstleister, dem Geld geschuldet wird, die Summe und das Kaufdatum. Seriöse Inkassounternehmen sind zudem unter www.rechtsdienstleistungsregister.de registriert.

Ist unklar, ob der im Schreiben aufgeführte offene Betrag wirklich vom Adressaten geschuldet wird, kann das Inkassounternehmen aufgefordert werden, den Sach-

verhalt aufzuklären. Dafür darf es keine weiteren Kosten berechnen. Bereits eingeleitete Inkassomaßnahmen müssen solange ausgesetzt werden. Die Verzugszinsen laufen in der Regel aber weiter. Sie dürfen für private Verbraucher aber nicht mehr als fünf Prozent über dem Basiszinssatz liegen, das ergibt derzeit einen Zins von 4,12 Prozent. Für Firmenkunden sind es 8,12 Prozent.

Ist unstrittig, dass der Betrag noch zu zahlen ist und sind nur die Inkasso- oder Anwaltskosten strittig, sollte nur der ausstehende Betrag und eventuell angefallene Kosten für Rücklastschriften bezahlt werden. Das vermeidet Verzugszinsen und eine weitere Verschärfung des Mahnverfahrens. Die Überweisung sollte mit dem Zusatz „Zahlung auf Hauptforderung“ erfolgen, damit klar ist, dass nicht die Inkassokosten bezahlt



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

werden. Diese sollten hingegen genau geprüft werden, denn nicht alle geforderten Kosten können als Verzugsschaden vom Kunden verlangt werden.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de






Ein starker Verbund von 13 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland und Skandinavien





SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
 Elbehafen, 25541 Brunsbüttel
 Telefon: +49 (0) 4852 884-0
 Fax: +49 (0) 4852 884-26
 E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

www.schrammgroup.de



BRUNSBUETTEL PORTS
more than moving



GLUECKSTADT PORT
more than moving



RENSBURG PORT



SCHRAMM
Ports & Logistics SWEDEN

Essen nicht nur nach Gutsherrenart

Auf „Gut Kaden“ sollten nicht nur Golfer einmal vorbeischaun



Im Hauptgebäude ist die Gastronomie untergebracht



Oldschoolig: Die Gasträume mit den weißen Stühlen

Es ist Frühling und es zieht uns aufs Land. Raus aus der Stadt, die aufblühende Natur genießen. Im Norden Hamburgs, genauer in Alveslohe rechts der A7, werden wir auf Gut Kaden fündig. Bekannt ist das feudale Anwesen hauptsächlich als Golf-Mekka, finden hier doch regelmäßig Turniere auf den insgesamt drei Neun-Loch-Bahnen statt. Aber ist gibt im Haupthaus auch eine beachtliche Restauration, die anders, als man beim eher elitär verschrieenem Golfsport vermuten mag, auch gar nicht so teuer ist.

Noch ist es allerdings ein wenig zu frisch, um auf der großen Sonnenterasse Platz zu nehmen. Im Inneren, meint man, ist die Zeit ein wenig stehen geblieben. Das Mobiliar ist dem Alter des Gutes entsprechend, jedoch hell und freundlich auf mehrere Räume verteilt. Wählen kann man auch zwischen drei Karten: Menü, Golfer oder aktuelle Speisekarte. Unter Golfer finden wir eher kleinere Gerichte wie Salate (4,20 bis 11,90 Euro), Baguettes (bis 4,50 Euro), Snacks wie Kartoffeln mit Quark und diverse Gerichte mit Bratkartoffeln, die hier wirklich eine der Spezialitäten sind.

Auf der Menü-Karte entdecken wir Minestrone, Garnelen mit Avacadofächer, Lammkarree mit Rosmarinkartoffeln und Tiramisu. Drei Gänge kosten 34 Euro, vier Gänge 42 Euro. In der normalen Speisekarte schließlich sind neben einigen leckeren Vorspeisen für rund zehn Euro etliche Hauptgerichte aufgelistet, die alle zwischen 14 und 23,50 Euro liegen. Wir entscheiden uns für Schnitzel mit Käse



Üppiger Burger

gefüllt, eine Art Cordon bleu (13,80 Euro), und einen Maxi-Burger (14,50 Euro), der uns als Tagesgericht noch auf einer Tafel anschaute.

Ordentliche Portionen

Es dauert nicht lange, und der freundliche Ober bringt das Essen. Wer nun geglaubt hat, ob der moderaten Preise werden nur ein paar Häppchen gereicht, sieht sich getäuscht. Die Por-



Cordon Bleu

tionen sind ordentlich, die Speisen lecker. Auch ohne Vorspeise, Brot vorab oder ähnliches, womit manche andere die limitiert aufgetischten Speisen magentechnisch zu kaschieren versuchen, sind wir am Ende pappsatt und gestärkt für einen schönen Spaziergang in der sehenswerten Natur. Die Alsterquelle in Rhen beispielsweise ist nur ein paar Fahrminuten entfernt.

Text: Nils Knüppel

Gut Kaden

Kadener Straße 9
D-25486 Alveslohe
Tel: 04193 971-44
kaden.gastro@t-online.de
www.gutkaden.de/restaurant

Öffnungszeiten:
Täglich 10 bis 22 Uhr

Neues aus der „Harry-Potter-Welt“

Hokuspokus im Zeitalter der Prohibition in „Phantastische Tierwesen“



Auch die Bösen zaubern



Riesenvogel Frank hebt ab



Das Team um Newt mischt New York auf



Newt in Nöten



Tina hofft auf Rehabilitation

Sie kann es einfach nicht lassen. J. K. Rowling ist die erfolgreichste Schriftstellerin aller Zeiten und könnte für den Rest ihres Lebens die Beine hochlegen, aber das ist nicht ihr Ding. Sie schreibt Romane unter Pseudonym, setzt die Harry-Potter-Reihe mit einem zweiteiligen Bühnenstück fort und erobert nun abermals als Drehbuchautorin Neuland: „Phantastische Tierwesen und wo sie zu finden sind“ ist ihr überaus gelungenes erstes Original-Drehbuch. Natürlich ist der Plot Teil des Potter-Universums, ist aber ein selbstständiger Film: Er spielt in New York im Jahr 1926, und das bedeutet, dass es wieder viel zu entdecken gibt...

Newt Scamander (Oscar-Preisträger Eddie Redmayne) kommt per Schiff im Big Apple an, um einen riesigen magischen Vogel, den er in seinem kleinen Koffer bei sich hat (!), wieder in sein natürliches Habitat zu bringen. Es kommt, wie es kommen muss: Aus seinem Besitz entschwinden einige höchst umtriebige magische Geschöpfe, und Newt muss sich sputen, um sie wieder einzufangen, zumal diese in der Neuen Welt höchst illegal sind. Dabei gerät er an den ebenso unmagischen Normalmenschen Jacob Kowalski (Dan Fogler),

der eigentlich lieber eine Bäckerei aufmachen würde. Ihr Treiben bleibt nicht lange unentdeckt, und die ehemalige Aurorin Tina Goldstein (Katherine Watson) wittert ihre Chance, sich zu rehabilitieren. Zu allem Überfluss hat ihre Schwester, die Gedankenleserin Queenie (Alison Sudol), ein Auge auf den Nichtmagier Jacob geworfen. Kompliziert wird es dadurch, dass seit einiger Zeit ein mysteriöses Wesen immer wieder Häuser in Schutt und Asche legt. Als kurz darauf ein erster Mensch sein Leben lassen muss, wird es heikel

für Newt, seine Begleiter und seine Tierwesen...

In der ersten Stunde geht es im Wesentlichen um das Einfangen des jeweils nächsten magischen Geschöpfes. Erst in der zweiten Hälfte kommt die eigentliche, sehr düstere Geschichte in Gang, die dann aber immer mehr fesselt und schließlich auf einen höchst dramatischen Schluss zusteuert. Natürlich können wir viel Neues entdecken, denn die amerikanische Zauberwelt unterscheidet sich von der aus Hogwarts bereits bekannten erheblich. Der Film ist ein Fest für die Augen. Die

Ausstattung und Kostüme (Oscar!) sind vom Feinsten, die Tricktechnik ist auf der Höhe der Zeit. Die Tierwesen, die Scamander so ins Herz geschlossen hat, sind toll ausgedacht und hinreißend zum Leben erweckt worden.

Text: Dr. Martin Soyka



Ab sofort im Handel

Hamburger Hafen- und Logistik AG:



Die größte Terminalgesellschaft der Hansestadt erhält mit dem Ex-Bahnchef Rüdiger Grube (Foto oben) einen neuen Aufsichtsratsvorsitzenden. Er wird Prof. Peer Witten ablösen, der altersbedingt ausscheiden wird. Er war allerdings auch wegen Führungsschwäche in die Kritik der Aktionäre geraten. Grube hatte sich in der Vergangenheit mehrfach kritisch über das HHLA-Management, besonders den Ex-Vorstandsvorsitzenden Klaus-Dieter Pe-



ters, geäußert. Ebenfalls in den Aufsichtsrat soll der scheidende Siemens-Hamburg-Chef und Präsident des Industrieverbands Hamburg, Michael Westhagemann (Foto unten), als Nachfolger von Ex-Wirtschaftsstaatsrat Bernd Egert aufrücken.

Lübecker Hafen-Gesellschaft:



Leo Herze nimmt die Interessen der Lübecker Expedition European Cargo Logistics (ECL) in Italien wahr, einer Tochtergesellschaft der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG). Schwerpunkt der Tätigkeit wird die Akquisition von Containerladung aus Italien in Richtung Russland sein. Herze war unter

anderem als Geschäftsführer der italienischen Niederlassung von Nordwaggon sowie der Rail Cargo Italia tätig und hat das Beratungsunternehmen LogMan International gegründet, das er bis heute als Geschäftsführer leitet.

H.S.H. Hafen Service Hamburg GmbH:

Roland Versemann wird den Vertrieb der H.S.H. Festmachergesellschaft unterstützen. Er hat bereits über 37 Jahre in leitenden Funktionen im Hamburger Hafen bearbeitet. Unter anderem ist er mit seiner Firma Hafen. Dienst. Leistung. Ronald Versemann e.K. seit 2008 als Projektentwickler in der Hafengewirtschaft sowie als Dienstleister für Datenerfassung im Schiffsmeldewesen aktiv.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.36 09 84 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail
info@norddeutschesmedien-
kontor.de

Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Dr.-Ing. Andreas Kossak
Martin Soyka

Fotos:

Stadt Land Hafen

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 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

9. Mai 2017



Spendenlauf für Krebskinder



Hamburg – Zum 30. Mal organisiert der Spediteur Axel Heik während des Hamburg Marathons am 23. April eine Spendensammlung für die Stiftung phönixs „Familien leben – mit Krebs“. Auf die Strecke gehen alle zehn Kilometer Läufer mit einem Eimer, um am Streckenrand für die gute Sache zu sammeln. Zudem streifen über 120 Schulkinder mit Sammeldosen durch die Zuschauerreihen. Auch Firmen können mitmachen, wie zuletzt Hapag-Lloyd, Lufthansa oder ThyssenKrupp. Als Dankeschön wird ihr Logo auf die Shirts der Sammelläufer und Schulkinder gebrandet. Spenden bitte auf das Haspa-Konto der Stiftung phönixs (IBAN: DE62 2005 0550 1280 3030 80, BIC: HASPDEHH).

OPDR startet in Sevilla Terminalbetrieb

Hamburg – Die zur CMA CGM Group gehörende Reederei OPDR hat in Kooperation mit der spanischen Boluda Corporación Marítima den Betrieb des Containerterminals im Hafen von Sevilla aufgenommen. Von dem Hafen aus, der rund 160.000 TEU jährlich umschlägt, startete OPDR auch einen neuen Dienst (POSS) nach England.

Shuttle-Verbindung Hamburg-Wilhelmshaven

Wilhelmshaven – Ab sofort gibt es einen neuen Container-Shuttle zwischen dem EUROGATE Container Terminal Wilhelmshaven und EUROKOMBI, dem Bahnhof für den kombinierten Verkehr am EUROGATE Container Terminal Hamburg. Betrieben wird der Container-Shuttle von Roland Umschlag. Die Züge fahren im Export zweimal wöchentlich ab Hamburg, jeweils donnerstags und samstags, im Import ab Wilhelmshaven, jeweils montags und freitags. Der Container-Shuttle erleichtert Umfuhren von Wilhelmshaven

nach Hamburg und ist auch nur bis Bremen buchbar.

Zudem hat die Reederei OOCL angekündigt, Wilhelmshaven in ihren Asiidienst LL1 aufzunehmen. Ab Mitte des Jahres werden in diesem Dienst elf Schiffe mit mehr als 20.000 TEU Tragfähigkeit fahren.

Größtes Windblatt in Bremen verladen



Bremen – Das weltgrößte Turbinenblatt, das je gebaut wurde, ist vom Logistikexperten DSV in Bremen verladen worden. Es misst eine Länge von 88,6 Metern und ist 38 Tonnen schwer. Produziert wurde es in Dänemark und soll in der englischen Hafenstadt Blyth im Probebetrieb laufen. Der Lastzug war 98 Meter lang und konnte damit nicht die Autobahnausfahrten im viel näher gelegenen Esbjerg passieren.

Ab 18. April 2017

RailRunner Europe geht auf die Strecke!

Braunschweig

Leipzig

Dresden

Prag

Brünn

Bratislava

Feste Laufzeiten 5x/Woche
Symmetrischer Fahrplan
Kapazität: 36 Sattelaufleger
Artreiner Güterzug

seit 1962
GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten
europaweit via
Palletways
We Deliver

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Transporte / *Transport:*

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

Fahrten / *Tours:*

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

Service / *Services:*

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

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

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

Kiel
Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de
Internet: www.guehh.de