

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Mega-Kran für Rostock

Bei Liebherr entsteht die weltweit zweitgrößte Anlage für Schwerlastumschlag



Der neue Schwerlastkran (links hinten) wird bis zu 164 Meter in die Höhe ragen

„Diese Anlage wird das Bild unseres Hafens verändern“, sagt der Geschäftsführer von ROSTOCK PORT, Gernot Tesch. Gemeint ist ein gigantischer Kran, der auf dem Firmengelände von Liebherr derzeit entsteht und im kommenden Jahr zum Einsatz kommen soll. Der TCC (Travelling Cargo Crane) 78 000 wird 7.500 Tonnen schwer sein und maximal 1.600 Tonnen in bis zu 112 Meter Höhe heben können.

Liebherr will den Mega-Kran, der der Größte in Europa und der Zweitgrößte der Welt sein wird, nicht nur für die Verladung seiner eigenen Produkte nutzen, sondern ihn auch anderen Kunden zur Ver-

fügung stellen. „Wer im Bereich Offshore oder Anlagenbau große Lasten bewegen muss, kann dies gerne auch bei uns tun“, sagte ein Unternehmenssprecher. Die Schweizer Kranbauer sind indes

auch dabei, in Hamburg stärker Fuß zu fassen. Im Kuhwerder Hafen erfolgte der Spatenstich für ein Vertriebs- und Service-Center. Hier sollen ab Mitte 2019 bis zu 90 Mitarbeiter beschäftigt sein. **Seite 12**

Besorgt

Der VDMA fürchtet verstärkten Protektionismus in Asien und den USA. **S.4**

Genervt

Der UVHH kritisiert die Konzeptionslosigkeit von Senat und HPA bei der Hafenplanung. **S.6**

Abgehoben

Die Firma Lutz baut auch Aufzüge für Schiffe und Containerbrücken. **S.14**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

die Wirtschaft liebt Klarheit. In Rostock beispielsweise investiert die Hafengesellschaft in die Befestigung von Kaianlagen und schafft damit die Voraussetzung für eine Großinvestition des Kranbauers Liebherr. Der neue Mega-Kran wiederum könnte neue Kunden in den Hafen locken, was allen neue Einnahmen bringt.

In Hamburg ist das derzeit leider nicht so. Die Unikai GmbH wartet am Kleinen Grasbrook seit Monaten auf eine Verlängerung ihres Pachtvertrags, weil sie ebenso wie der Großkunde Edeka auf dem Gelände investieren will. Das tut man jedoch nur, wenn man langfristige Standortsicherheit hat. Die verwehrt ihnen die HPA derzeit, was der UVHH seit Monaten kritisiert. Mehr Klarheit täte uns hier allen gut.

Kommen Sie gut durch die Hitze.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

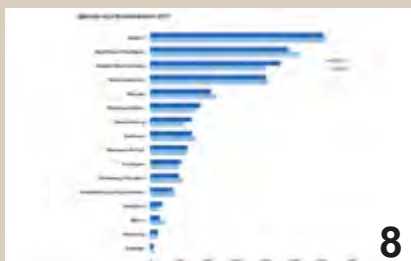
Aktuelles



4



6



8



10

VDMA fürchtet Protektionismus 4
 UVHH kritisiert Senat und HPA 6
 Wer verursacht schwere Unfälle? 8
 Mehr Fährverkehr in Rostock 10

Wirtschaft



12



14

Liebherr baut Megakran 12
 Lutz dick im Aufzuggeschäft 14
 Keine Verkehrslösungen 16

Recht & Geld

Smartphones für Kinder sind ok 18

Essen



20

Arizona Kitchen 20

DVD



21

Tomb Raider 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir heben jede noch so schwere Ware!

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

Das Ende des freien Marktes?

Schiffszulieferer befürchten Abschottung des Handels in Teilen der Welt

Die deutschen Schiffszulieferer, die in der Arbeitsgemeinschaft Marine Equipments and Systems des VDMA organisiert sind, blicken mit großer Sorge auf zunehmende Handelsbeschränkungen in Ländern wie den USA, Indien, China, Russland und der Türkei. „Das gefährdet Arbeitsplätze im In- und Ausland“, sagte der Vorstandsvorsitzende der VDMA-Arbeitsgemeinschaft, Alexander Nürnberg. Besonders besorgniserregend sei die Lage in Südkorea.

Neben China war Südkorea bislang der größte Auftraggeber für die deutschen Schiffszulieferer, deren Produkte und Leistungen zu 74 Prozent ins Ausland gehen. Doch der massive Auftragseinbruch bei Schiffsbau hat nach zehn Jahren des Neubaubooms zu einer tiefen Krise bei den asiatischen Werften geführt. Für Südkorea, das seine gesamte Staatsversorgung auf dem Seeweg abwickeln muss, ist der Schiffbau eine Existenzfrage. Deshalb hat die Regierung dort ein gigantisches Sanierungsprogramm in Höhe von 800 Milliarden Dollar aufgelegt, so Nürnberg.

Südkorea wird weitestgehend autark produzieren

Da Südkorea in der Lage sei, alle Bauteile für ein Schiff selbst zu produzieren, werde es nun für ausländische Zulieferer erheblich schwerer, Produkte dort abzusetzen. Zuletzt hatten die Aufträge aus Südkorea noch 7,7 Prozent des Gesamtumsatzes der deutschen Schiffszulieferer ausgemacht. Dieser habe 2017 insgesamt 10,6 Milliarden Euro betragen und lag damit rund 500.000 Millionen Euro oder 4,4 Prozent unter dem Jahr 2016. Auch die Beschäftigungszahl sei



Lex Nijsen,
MAN Energy Solutions SE

um 2,2 Prozent auf 63.500 zurückgegangen.

„Unsere Unternehmen sind Teil einer globalen Wertschöpfungskette, und wir betreuen unsere Komponenten und Systeme über den gesamten Lebenszyklus des Schiffes hinweg“, sagte Nürnberg. „Da sind Zollschranken, Einreisebeschränkungen und komplizierte Exportkontrollen Gift.“ Einzig der Servicebereich gibt hier weiter Anlass zur Hoffnung. Die Wartung bereits eingebauter Systeme bleibe in der Regel beim Zulieferer. Jedoch würden die Reisebedingungen zunehmend erschwert. Selbst in der EU sei es derzeit



Alexander Nürnberg,
VDMA Vorstandsvorsitzender

extrem schwierig, beispielsweise Monteure nach Frankreich zu entsenden.

Dennoch glaubt Nürnberg, dass die Talsohle durchschritten sei. Erstmals seit drei Jahren habe die Branche wieder bessere Auftragseingangszahlen verbucht (+2,7 Prozent). Jedoch war hiervon nur knapp die Hälfte der Betriebe (Elektro- und Automationstechnik) betroffen. Ein gutes Drittel (Antriebs- und Motorenhersteller) hatte weiterhin Auftragseinrückgänge hinzunehmen.

Gründe für den Optimismus sind die wieder leicht anziehenden Schiffsbauaufträge (im

1. Quartal 2018 wurden 292 Seeschiffe geordert, 2017 waren es 223). Dabei hat sich vor allem die Schiffsgröße sprunghaft erhöht (13,7 Millionen BRZ nach 5 Millionen BRZ). Zudem dürfte die maritime Energiewende Auftragstreiber sein. „Verbrauchsoptimierte, konventionelle Motoren werden durch Multi-Fuel-Antriebe ergänzt, gleichzeitig werden Hybrid-Systeme weiter entwickelt“, sagte VDMA-Vorstand Lex Nijssen von MAN Energy Solutions SE. In Europa, wo rund 30 Prozent des deutschen Exports hin fließt, würden viele Behördenschiffe und Fähren mit umweltfreundlichen Antrieben ausgestattet. Je nach Einsatzgebiet kämen unterschiedliche Antriebsformen in Frage. Für Schlepper beispielsweise biete sich ein Hybridan-

trieb an, bei dem der Dieselmotor die Leistungsspitzen mit abarbeite, während die meiste Zeit nur Batterien die nötige Energie lieferten. Bei Schiffen im transkontinentalen Verkehr komme dagegen eher ein LNG-Antrieb in Frage. „Alle großen Container- und RoRo-Schiffe über 100.000 BRZ werden nur noch mit LNG ausgerüstet“, sagte Nijssen.

Immer noch keine einheitliche Regelungen für LNG

Beim Umgang mit LNG jedoch liege noch vieles im Argen. Zum einen habe sich die Industrie bislang nicht auf eine einheitliche Steckverbindung bei den Tanksystemen geeinigt. Zum anderen gebe es weder in Europa noch selbst in Deutschland ein-

heitliche Vorschriften, wie mit dem Flüssiggas umzugehen sei.

Weiteren Grund zum Optimismus zieht der VDMA aus den Forderungen von amerikanischer Seite nach höheren Rüstungsausgaben. Immerhin ein Viertel des Umsatzes der Schiffszulieferer resultiere aus dem Marine-neubau, über 70 Prozent stammen aus dem Handelsschiffbau. Der Bereich Meerestechnik ist auf vier Prozent abgesackt. Hier habe sich im Offshore-Bereich der Verfall des Ölpreises negativ bemerkbar gemacht. Die Konzerne hätten darauf mit einer Kappung der Investitionen und der Erschließung neuer Ölfelder reagiert. Nun aber habe sich der Ölpreis wieder erholt, so dass auch hier mit einer Entspannung zu rechnen sei.

Text: Matthias Soyka



becker marine systems



CLEAN ENERGY AT PORT

The LNG Hybrid Barge generates clean energy for cruise ships at port. Compared to using onboard diesel engines to produce energy, the barge's power supply dramatically reduces harmful emissions. Another concept, the Becker LNG PowerPac®, has been developed in order to supply clean energy for other ships at port such as container vessels, car carriers and ferries.

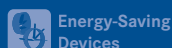
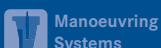
Visit us at **SMM**, Hamburg, Germany, hall A1, booth A1.225, 4th - 7th September 2018

HYBRID PORT ENERGY

1.5 MW

LNG-HYBRID

German Ministry of Transport and Digital Infrastructure



www.becker-marine-systems.com

UVHH rechnet mit Senat ab

Im Jahresbericht kritisiert der Verband Konzeptionslosigkeit bei der Hafenanlage



Foto: SLH

Für den Unikai (links hinten) gibt es immer noch keine Vertragsverlängerung durch die HPA

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) hat in seinem Jahresbericht 2017 mit der Politik des Hamburger Senats und der Hamburg Port Authority abgerechnet. Hauptkritikpunkte sind die Konzeptionslosigkeit bei der Schaffung von neuen Hafenumflächen und die Preispolitik bei der Flächenvermietung. Vor allem mahnte der UVHH an, dass die Stadt bei der Herrichtung neuer Flächen wie etwa im Bereich Steinwerder Süd und bei einer Neukonzeption der Köhlbrandquerung die „bestehende Systematik“ einhalten müsse, wonach die Stadt für die öffentliche Infrastruktur zuständig sei.

Der UVHH lehnt damit eine eventuelle Maut-finanzierte Querung über den Köhlbrand ebenso ab wie eine Abtretung der Herrichtung der Kai-mauern in Steinwerder Süd durch eventuelle ausländische Investoren.

Gleichzeitig kritisierte der UVHH erneut, dass am Kleinen Grasbrock nach der vor einem Jahr in einem Letter of Intend mit der Stadt ge-

troffenen Vereinbarung immer noch keine Taten gefolgt seien. Die HPA hat den Pachtvertrag mit der HHLA-Tochter Unikai GmbH immer noch nicht verlängert. Es scheine, so der UVHH, „dass die Vereinbarung nicht von allen staatlichen Stellen zur Kenntnis genommen wurde“. Die Umschlagunternehmen und ihre Kunden seien auf Planungs- und

Investitionssicherheit angewiesen.

Schwertgutverfahren dauern zu lange

Ebenfalls unzumutbar sei die behördliche Praxis im Umgang mit Schwertguttransporten. Genehmigungszeiten von fünf bis sechs Wochen seien seit Jahren üblich und „nicht hinnehmbar“. Zudem seien

die Verkehrswege aufgrund teils maroder Brücken immer selektiver und die Hafenumbetriebe zunehmend schwieriger zu erreichen. Das Problem herrsche bundesweit. Daraus resultiere ein seit Jahren rückläufiger Stückgutumschlag in Hamburg.

Der UVHH warnt die HPA auch davor, dass nach der Umstrukturierung in einzelne Ge-

schäftsbereiche innerhalb dieser „Business Units“ ein Inseldenkmal entstehen könnte. „Aufgabe der HPA ist und bleibt es, die Zukunfts- und Leistungsfähigkeit des Hafens zu steigern“, heißt es im UVHH-Bericht wörtlich.

HPA darf mit Betrieben nicht konkurrieren

Im Zuge der Umstrukturierung wurde auch die Flotte Hamburg GmbH & Co. KG als neue HPA-Tochter gegründet, in der nicht nur die HPA-eigene Flotte sondern auch die Wasserfahrzeuge der Feuerwehr und der Wasser- schutzpolizei sowie des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer verwaltet werden. Grundsätzlich, so der UVHH, sei mit dem Zusammenfassen der stadteigenen Flotte die Erzielung von Synergieeffekten zu begrüßen. Jedoch dürfe diese Flotte nicht in Konkurrenz zu den privaten Anbietern des Hafen- und Binnenschiffahrtsgewerbes treten. Auch dürften durch die Umorganisation keine zusätzlichen finanziellen Belastungen auf die Hafenebetriebe zukommen. Zudem dürften die Mieten für die Hafenebetriebe nicht weiter erhöht werden. Sie seien bereits heute schon „die bei Weitem höchsten der

ganzen Wettbewerbsregion“. Auch von Seiten der Steuer könnte den Hafenebetrieben Ärger drohen. Nachdem das Bundesverfassungsgericht die Grundsteuerberechnung für verfassungswidrig erachtet hat, fordere der Senat im Bund nun, dass die Grundsteuer nach der Grundstücksgröße und der Gebäudefläche berechnet werden solle. Dies könnte sich nachteilig für die sehr flächenintensiven Hafenebetriebe auswirken. Der UVHH fordert deshalb für sie eine Sonderregelung.

Weniger Schadstoffemissionen

Im Bereich der Schadstoffemissionen sieht der UVHH indes Fortschritte. Zwischen 2012 und 2016 sei der Straßenverkehr im Hafen zwar um neun Prozent gestiegen, jedoch seien seit 2013 die CO₂-Ausstöße rückläufig. Der Lkw-Anteil im Hafeneverkehr betrage rund 20 Prozent. Zwei Drittel aller Fahrzeuge fielen bereits unter die Schadstoffklasse Euro 6, gut ein Viertel unter Euro 5 und nur noch 4,5 Prozent unter die Klassen Euro 1 bis 4.

Zur Ankurbelung der Attraktivität des Eisenbahnnetzes schlägt der UVHH vor, die Trassenentgelte auf den Haupt-

fahrrouten im Hamburger Hafen zu senken. 2017 war der Schienengüterverkehr bundesweit um 0,4 Prozent auf 362 Millionen Tonnen gesunken. Im Hamburger Hafen ging die Zahl sogar um zwei Prozent auf 45,5 Millionen Tonnen zurück, im Containerverkehr um 4,1 Prozent auf 2,3 Millionen Boxen. Dennoch investiert die Bahn weiter in das Schienennetz. In diesem Jahr werden in Hamburg und Schleswig-Holstein 70 Kilometer Gleise und über 60 Weichen sowie fünf Brücken erneuert.

Im Binnenschiffbereich

war in Hamburg die Entwicklung gegenläufig zum Bund. Dort war 2017 die Gesamtzahl der transportierten Güter auf 222,7 Millionen Tonnen zum achten Mal in Folge gestiegen (+0,6 Prozent), während in Hamburg die Mengen um 6,7 Prozent auf 10,7 Millionen Tonnen abnahmen. Dies war ausschließlich auf die rückläufigen landwirtschaftlichen Produkte und Mineralölzeugnisse zurückzuführen. Im Containerverkehr gab es dagegen ein leichtes Plus auf 121.000 TEU.

Text: Matthias Soyka





ZOLLDEKLARANT SEIT 1878



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

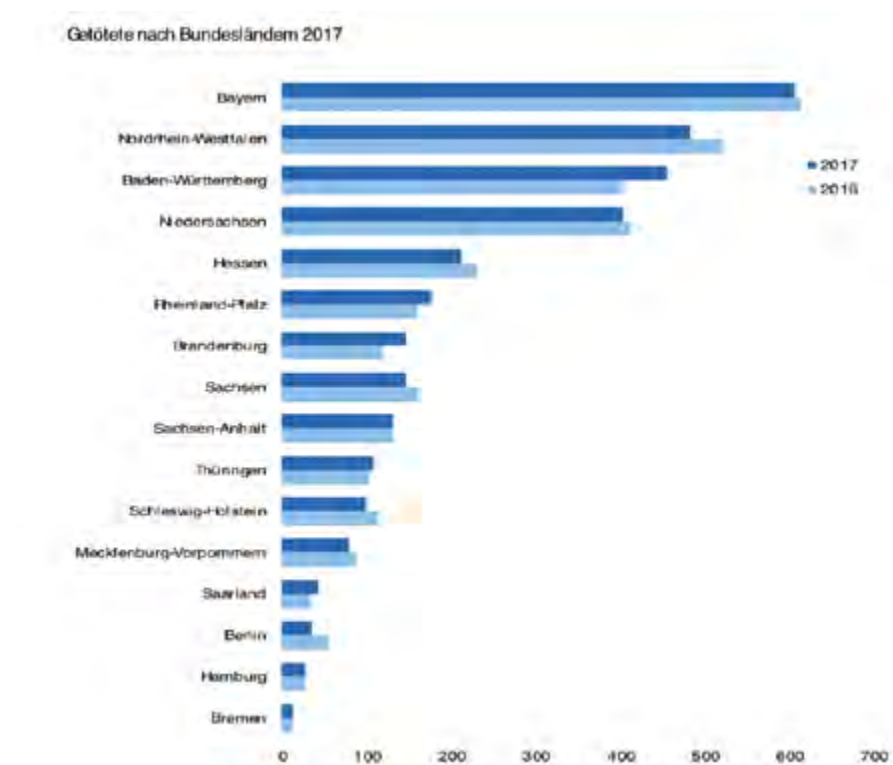
p: +49 40 753 01 110
info@wzc-zoll.de · www.wzc-zoll.de

Wer verursacht schwere Unfälle?

E-Bikes sind gefährlicher als fehlende Abbiegeassistenten für Lkws

Im vergangenen Jahr starben 3.180 Menschen bei Verkehrsunfällen in Deutschland. Dies waren 26 Verkehrstote oder 0,8 Prozent weniger als im Jahr davor und ist der niedrigste Stand seit mehr als 60 Jahren – weit entfernt vom Spitzenwert im Jahre 1970, als über 19.000 Menschen auf den Straßen des damaligen Bundesgebiets starben. Die Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle legte zwar um 2,2 Prozent auf 2,643 Millionen zu. Dafür verliefen immer mehr Unfälle glimpflicher. Nur bei gut 302.000 Unfällen gab es auch Personenschäden (-1,8 Prozent). Doch wo kracht es am meisten, wer ist besonders gefährdet?

Auffällig ist zunächst einmal, dass Deutschland, obwohl es mit 55,69 Millionen Kraftfahrzeugen (davon 45,33 Millionen Pkw, 3,66 Millionen Lkw und knapp 79.000 Busse) die mit Abstand meisten Verkehrsteilnehmer im EU-Vergleich stellt und mit 82,5 Millionen Einwohnern auch die höchste Bevölkerungszahl aufweist, nicht an der Spitze der traurigen Verkehrstotenbilanz steht. 2016 starben in Frankreich 3.477 Menschen im Straßenverkehr, in Italien 3.283 und damit immer noch 77 mehr als in Deutschland. Hohe Verkehrstotenzahlen gibt es auch noch in Polen (3.026), Rumänien (1.965), Großbritannien (1.860) und Spanien (1.810). Dennoch bestehe kein Grund zur Entwarnung, angesichts von täglich 7.200 polizeilich erfassten



Unfällen und neun Todesopfern im Straßenverkehr, sagte Georg Thiel, Präsident des Statistischen Bundesamtes.

Sicherheitsgurt, Airbag und Co. zeigen Wirkung

Der starke Rückgang an Verkehrstoten in den letzten 50 Jahren – obwohl die Zahl der Verkehrsteilnehmer seitdem sprunghaft angestiegen ist – wird auf mehrere Faktoren zurückgeführt. Zum einen trug die Einführung des Sicherheitsgurtes erheblich zu glimpflicheren Ausgängen bei Unfällen bei. Einen zweiten positiven Schub brachten Airbags. Zum Dritten halfen konstruktionsbedingte Verformungen der Fahrgastzelle (Knautschzone), die Aufprallenergie von Fahrzeugen abzumildern. Auch elektronische

Assistenzsysteme unterstützen jetzt Fahrer, Gefahrenmomente früher zu erkennen und zu reagieren.

Gerade in diesem Bereich wird in Zusammenhang mit Unfällen von Lkws mit Fahrrädern nun gefordert, einen Abbiegeassistenten bei Lastern einzubauen, der die Fahrer auf Fahrradfahrer im toten Winkel des Lkw aufmerksam macht. Im Jahr 2017 starben 382 Radlerinnen und Radler auf Deutschlands Straßen – jeder achte Verkehrstote –, mehr als 79.000 wurden verletzt. Besonders gefährdet sich Radfahrer, die über 75 Jahre alt sind. Aus ihrer Gruppe stammt fast die Hälfte aller tödlich verunglückten Radfahrer.

Unfälle von Fahrrädern mit Güterkraftfahrzeugen sind im Vergleich dazu zwar nicht besonders häufig, haben aber oft schwere

Unfallfolgen. 2017 kam es zu rund 3.100 dieser Unfälle. Dabei starben 76 Fahrradfahrer. Bei etwa jedem dritten Verkehrsunfall mit Personenschaden, an dem ein Fahrrad und ein Güterkraftfahrzeug beteiligt waren, handelte es sich um einen Abbiege-Unfall. Dabei wurden 37 Fahrradfahrer getötet. Fast doppelt so viele Tote (68), gab es dagegen auf motorisierten Fahrrädern, die die Fahrer beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 Kilometer pro Stunde unterstützen.

Weniger schwere Crashes mit Lastwagen

Insgesamt ist die Zahl der schweren Unfälle mit Lkws aber deutlich zurückgegangen. Von den 320.600 Unfällen mit Personenschäden haben Laster nur rund 19.000 (6,2 Prozent) verursacht. Das sind fast 20 Prozent weniger als vor zehn Jahren. Lkws stellen 6,6 Prozent aller Verkehrsteilnehmer. Vergleichsweise gering war die Zahl ausländischer Lkws, die an schweren Unfällen beteiligt waren. Sie waren in 4.415 Unglücke (13,7 Prozent aller Lkw-Unfälle) verwickelt, bei gut der Hälfte (12,5 Prozent) auch der Verursacher. Auch bei Gefahrguttransporten ist die Zahl der schweren Unfälle deutlich rückläufig. 2017 gab es noch 44 schwere Unfälle mit Tanklastern, wobei deren Fahrer bei rund der Hälfte auch die Verursacher waren. Damit ist die Zahl in den letzten zehn Jahren um rund die Hälfte gesunken.

Doch wo passieren all diese Unfälle am häufigsten? Hierzu gibt die Statistik eine klare Auskunft: Auf den Landstraßen. Dort starben 1.795 Menschen, also

über die Hälfte der Verkehrstoten. Am sichersten sind die Autobahnen. Dort gab es nur 409 Tote, in Ortschaften 976. Anders sieht es indes aus, wenn man sich nur die tödlichen Unfälle ansieht, an denen Lkws beteiligt waren. Die 794 Verkehrstoten mit Lkw-Beteiligung verteilen sich zu 40 Prozent auf Landstraßen, knapp einem Drittel auf Autobahnen und einem guten Viertel auf den Stadtverkehr.

Die Zahlen hinken jedoch ein wenig, wenn man sie in Relation zur Verkehrsdichte und der Schwere der Unfälle setzt. Dann ist es nämlich immer noch am sichersten, in der Stadt zu fahren. Dort gab es 2017 nur 4,7 Tote auf 1.000 Unfälle, auf Autobahnen 19,5 und auf Landstraßen 24,2, also um ein Vielfaches mehr. Insgesamt ereigneten sich über 207.500 Unfälle mit Personenschäden in Stadtgebieten, aber nur gut 74.000 auf Landstraßen und knapp 21.000 auf Autobahnen.

Überraschend sind die Zahlen bei den Unfallverursachern. Klar, dass dies zu zwei Drittel Pkw-Fahrer waren, aber am zweithäufigsten führte Fehlhalten von Radfahrern (sie stellen mit 69,5 Millionen die

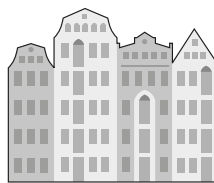
mit Abstand meisten Verkehrsteilnehmer) zu Unfällen (14,2 Prozent). Auch Motorradfahrer waren mit 7,5 Prozent noch häufiger Auslöser von Unfällen als Lkw-Fahrer 6,1 Prozent. Fußgänger hatten zu 3,7 Prozent Schuld.

In Bremen hat es deutlich häufiger gekracht

Blickt man nun noch auf die Bundesländer, wo sich die meisten Unfälle ereignet haben, zeigt sich, dass sich die Unfallzahlen in Bremen (+8,3 Prozent), Hessen (+6,3 Prozent) und Schleswig-Holstein (+5,5 Prozent) deutlich erhöht haben, nur in Hamburg (-0,8 Prozent), Sachsen und Sachsen-Anhalt (je -0,1 Prozent) waren sie leicht rückläufig. Die meisten Toten gab es in den Flächenstaaten, hier allen voran Bayern noch vor NRW und Baden-Württemberg und Niedersachsen.

Auch bei anderen Verkehrsträgern sind die tödlichen Zahlen rückläufig. 163 Menschen starben 2017 im Eisenbahnverkehr (das sind fast 20 Prozent weniger als 2007), im Flugverkehr 20 (-40 Prozent).

Text: Matthias Soyka



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

Rostocker Fährverkehr legt zu

Rückgänge beim Massengut bescheren dem Hafen jedoch ein Umschlagminus



Der Fährverkehr verbesserte sich im ersten Halbjahr um sieben Prozent

Auf den ersten Blick ist die Halbjahresbilanz des Rostocker Hafens enttäuschend. Die ROSTOCK PORT GmbH vermeldete einen Umschlag von 13 Millionen Tonnen, was einen Rückgang von 800.000 Tonnen oder sieben Prozent bedeutet. Jedoch rührt dieser Verlust ausschließlich aus den Einbrüchen im wenig lukrativen Massengutgeschäft her, das rund ein Drittel der Gesamtmenge ausmacht. Dort sackte der Umschlag um fast ein Viertel weg. Die Gründe dafür sind vielfältig, so Geschäftsführer Gernot Tesch.

Beim Getreide wurde zum dritten Mal in Folge eine schlechte Ernte eingefahren. Daran dürfte sich nach der Trockenheit auch in diesem Jahr nichts ändern. Das Kohlekraftwerk wurde turnusgemäß gewartet und somit der Umschlag massiv (um 60 Prozent) zurück gefahren. Und auch beim Zement wurde deutlich weniger exportiert, da das Baugeschäft in Deutschland selbst boomt. Einzig beim Splitt habe es Zuwächse um 100.000 Tonnen gegeben.

Ungeachtet dessen will die Hafengesellschaft die Massengutterminals weiter ausbauen. Im Spätsommer wird eine zweite Getreideverladeanlage fertig. Zudem wird das Schüttgutterminal in unmittelbarer Nähe des Steinkohlekraftwerks erneuert. Hierzu soll auch der Liegeplatz vertieft werden. Allein hier investiert ROSTOCK PORT rund 20 Millionen Euro. „Wir glauben, dass Stein-

kohle zumindest mittelfristig noch eine Zukunft zur Absicherung der Grundlast hat“, sagte Tesch. Später, wenn einmal das Kraftwerk nicht mehr am Netz sein wird, könnte hier

auch anderes Massengut problemlos umgeschlagen werden.

Verbesserungen wird es aber auch im RoRo-Verkehr geben, sagte Mit-Geschäftsführer Jens A. Schar-



Gernot Tesch,
Geschäftsführer ROSTOCK PORT



Jens A. Scharner,
Geschäftsführer ROSTOCK PORT



Am Industrie- und Schüttgutterminal wird im Spätsommer eine zusätzliche Getreideverladestation fertig

ner. An zwei Liegeplätzen werden derzeit größere Rampen installiert. Ein zusätzlicher Liegeplatz soll im kommenden Jahr folgen. Der lukrative RoRo-Verkehr legte im ersten Halbjahr um sieben Prozent zu (+neun Prozent bei Lkws), während der Trailer-Transport bei 65.500 Einheiten stagnierte. Auch Eisenbahnwaggons und Pkws waren

mehr an Bord. Das Plus lag bei vier bis fünf Prozent. Großen Anteil an der Zunahme hatte Scandlines. Die dänische Reederei verbuchte auf ihrer alle zwei Stunden verkehrenden Linie nach Gedser mit einem Plus von 13 Prozent bei der Fracht einen neuen Rekord. Auch bei den Passagieren gab es eine Zunahme von sechs Prozent. Stena Line beein-

druckte auf ihrer Route nach Trelleborg mit einem Plus von 19 Prozent bei den Fahrzeugen und 15 Prozent bei den Passagieren. Auch TT-Line dürfte im Jahresverlauf weiter zulegen. Seit Juni bietet die Reederei eine neue Dreiecksverbindung von Rostock über Trelleborg nach Klaipeda an.

Text: Matthias Soyka



An der Spitze des Piers III läuft der Ausbau für den Schwerlastumschlag bei Liebherr (siehe Seite 12)

Liebherr bleibt sein eigener Herr

Das Mieten eines Schwimmkrans wäre zu teuer und kompliziert gewesen



Simulationen/Foto: Liebherr

Die „Orion“ der Deme-Gruppe soll im kommenden Frühjahr mit einem Riesenkran bestückt werden

Die Liebherr-MCCtec Rostock GmbH hat aus der Not eine Tugend gemacht. Im Frühjahr hatte das Unternehmen von der belgischen Deme-Gruppe den Auftrag für die Ausrüstung eines großen Errichterschiffes („Orion“) erhalten, das im kommenden Jahr einen gigantischen Kran an Bord erhalten soll, der vornehmlich zur Demontage von Offshore-Plattformen eingesetzt werden soll. Die Dimensionen des Krans waren so groß, dass sie alle vorhandenen Möglichkeiten übertrafen. Die Hilfe eines Schwimmkrans, der aus Hamburg hätte überführt werden müssen, hätte Kosten in Millionenhöhe verursacht.

Also entschlossen sich die Kranbauer, einen Kran, der dieser Aufgabe gewachsen ist, selbst zu bauen. Hauptproblem war die Unterkonstruktion, denn der Kran soll zwischen der nördlichen Werkshalle und der Kaikante beweglich sein. Die Ingenieure entwarfen ein Doppelfahrwerk, das auf jeweils zwei Gleisen mit einer Spurweite von 30 Metern ruht, die im Bogen um die Werkshalle führen und dem Kran so einen Aktionsradius von mehreren 100 Metern verschaffen. ROSTOCK PORT hat hierfür zuvor den Kai für noch größere Lasten verstärkt.

Gegen den Einsatz eines Miet-Schwimmkrans sprachen nicht nur die Kosten, sondern auch die geringere Flexibilität.

Schwimmkrane benötigen größere Rüstzeiten und unterliegen einer höheren Wetterabhängigkeit, heißt es aus Rostock.



Foto: SLH

Hier wird der neue Mega-Kran bis zum Jahresende stehen

Der neue Schwerlastkran soll nicht nur für Liebherr selbst neue Möglichkeiten eröffnen, sondern auch Fremdfirmen zur Verfügung stehen, betont Rudolf Ganser, Geschäftsführer im Bereich Produktion der Liebherr MCC-tec Rostock GmbH. ROSTOCK PORT-Geschäftsführer Gernot Tesch hofft, dass der neue Kran sogar neue Firmen in den Ostseehafen locken könnte.

Derweil engagiert sich Liebherr nun auch verstärkt in Hamburg. Im Kuhwerder Hafen, gleich nördlich des 3. Kreuzfahrtterminals, entsteht auf dem alten BUSS-Gelände auf einer Fläche von 44.000 Quadratmetern ein neues Service-Center, das neben einem Bürogebäude auch ein Lager und eine große Werkstatt für die Wartung von Kränen beinhalten soll. „Hamburg ist aufgrund seiner zentralen



So soll das neue Service-Center in Hamburg einmal aussehen

Lage der Knotenpunkt für Miet- und Rücknahmegerate sowie für Reparaturen aller Art aus dem europäischen Raum“, betont das Unternehmen. Die neue Niederlassung wird für die Betreuung von Hafemobil-, Schiffs- und Offshorekränen sowie von Baumaschinen und Spezialtiefbaugeräten zuständig sein.

Text: Matthias Soyka



Spatenstich im Hamburg



LEIDENSCHAFT TRIFFT AUF PERFEKTION

Ob Kreuzfahrt-, Container-, Fährschiff oder Yacht: LUTZ Aufzugstechnik ist auf allen Meeren zu Hause.



Mit Lutz geht's aufwärts

Der Aufzugbauer liefert auch Maßanfertigungen für Schiffe



Lagerist Marco Junge macht den Rohbau eines Rundaufzugs für eine Yacht versandfertig

Wenn Sie in der nächsten Zeit in einen Aufzug steigen, schauen Sie doch einmal genauer auf das Edelstahl-Bedienfeld. Gut möglich, dass dort der Name Lutz steht. Das Reinbeker Unternehmen ist seit über 90 Jahren am Markt und hat in seiner Geschichte schon Tausende Aufzüge aller Art hergestellt. Etwa im Hotel Hafen Hamburg. Doch nicht nur in Gebäude installieren die findigen Ingenieure Lifte als Maßanfertigungen, sondern auch in Schiffen und Spezialbauten wie Offshore-Plattformen oder Containerbrücken. In diesem Bereich sind die Ost-Holsteiner mit einem relevanten Marktanteil vertreten.

Das Familienunternehmen wird in dritter Generation von Hans Martin Lutz geführt. Ursprünglich war die Firma in Hamburg-Sülldorf angesiedelt, musste jedoch 1962 an ihren jetzigen Standort umziehen. In dieser Zeit begann die Firma Lutz, Aufzüge für maritime Kunden zu bauen. „Die Anforderungen sind in diesem Bereich deutlich höher“, berichtet sein Vater Hans Jürgen Lutz. Denn ein Schiff liege nun einmal nicht die ganze Zeit senkrecht im Wasser, sondern neige sich bisweilen auch recht deutlich – je nach Wellengang. Um selbst große Schräglagen zu meistern, verwendet Lutz spezielle Eigenkonstruktionen, die deutlich mehr Lebensdauer gewährleisten als die Lösungen, die bei Landaufzügen verwendet werden.

Mittlerweile zählen alle großen deutschen Werften (Lürssen, Norderwerft, Blohm+Voss, Abeking & Rasmussen, Lloyd Werft, Flensburger Schiffbaugesellschaft und Meyer Werft) zu den Kunden. Aber auch viele Werften im europäischen und asiatischen Ausland. Etwa 60 Prozent seiner Aufträge erhält Lutz noch aus dem Inland.

Alle Kunden bereist der Projekt Manager Marine, Jens Rabius, ständig. „Der persönliche Kontakt ist sehr wichtig“, sagt er. Denn auf den Werften herrsche ein enger Zeitplan, der eingehalten werden müsse. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit seien also oberstes Gebot.

Und das hat Lutz in den vergangenen Jahrzehnten unter Beweis gestellt. Rund ein Drittel aller

Lutz-Aufzüge sind allein in diesem Sektor bislang entstanden. Von einfachen Lastenaufzügen oder kleinen Personenaufzügen in den Containerbrücken der deutschen Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven bis hin zu Aufzügen in Schiffen oder runden Glasliften für Yachten hat Lutz schon alles gebaut. Von den 100 größten Yachten weltweit hat Lutz 75 Schiffe mit Aufzügen ausgerüstet.

Kein Auftrag ist zu kompliziert. Da schaffen es die Ingenieure sogar, dass ein Aufzug im Oberdeck einer Yacht verschwinden kann und sich nur auf Knopfdruck aus dem Boden neben einem Swimmingpool erhebt. „Dabei muss man nicht nur beachten, dass alles super aussieht und einwandfrei funktioniert, son-



Der Seniorchef in der Fertigungshalle, in der die Bauteile zugeschnitten und zusammengesetzt werden

dem dass sich auch beim Aus- und Einfahren kein Außenstehender verletzt“, erklärt Projektierer Tom Zischau. Bis zu zwei Monate sitzt er an der Planung für so einen Aufzug an seinem Computer. Die Marine-Aufzüge seien grundsätzlich deutlich komplexer als Aufzüge in Gebäuden an Land. Nicht nur, weil sie meist aufwändiger und schwieriger einzubauen sind, sondern auch weil die Konstruktionen bereits in der Fertigungsphase in der Produktion von Zertifizierungsgesellschaften abgenommen werden müssen.

Die Teile werden in der großen Montagehalle individuell angefertigt. Einige Module wie den Antrieb kauft sich Lutz Aufzüge hinzu. Die Spezialität ist, dass durch die hohe Fertigungstiefe jeder Wunsch erfüllt werden kann. Am Ende werden die Bauteile per Container zu den Werften gebracht. Ein Supervisor vor Ort überwacht dann die korrekte Montage der Aufzüge weltweit.

Die Teams von Lutz Aufzüge sind mittlerweile so angesehen, dass Werften sie sogar bisweilen zu Hilfe holen, wenn es Probleme mit den Einbauten anderer Hersteller gibt. „Da sind wir im Vorwege von unseren Mitbewerbern bei der Ausschreibung unterboten worden“,

erläutert Lutz senior. „Aber dann mussten die Auftraggeber feststellen, dass der Preis nicht alles ist und Qualität ihren Preis hat.“

Rund die Hälfte der Mitarbeiter beschäftigt sich zudem mit dem Service und der Wartung bestehender Anlagen. Hierfür unterhält Lutz eine ganze Flotte mit Kleintransportern, die im norddeutschen Raum unterwegs ist, um alle Anlagen an Land am Laufen zu halten. Auch ein 24-Stunden-Notfall-Telefon gibt es, wo Störungen gemeldet werden. Fünfmal am Tag bleibt im Durchschnitt ein Aufzug irgendwo stecken. Meist, weil er überladen war. Für den

Marine-Service-Bereich ist Michael Schuster zuständig. Einmal im Jahr gehen seine Mitarbeiter an Bord der Schiffe und checken die Anlagen. Eine ganze Menge Arbeit, denn die größten Kreuzfahrtschiffe haben bis zu 40 Aufzüge an Bord, die bis zu 22 Haltestellen haben. Hierzu unterhält Lutz ein großes Ersatzteillager, von wo aus die Werkstücke verschickt werden. Bei Defekten erfolgt die Reparatur während der Fahrt. „Dazu sind unsere Teams rund um die Welt im Einsatz“, so Schuster. Regelmäßige Wartung minimiere solche Einsätze jedoch spürbar.

Text: Matthias Soyka



Hans Jürgen und Hans Martin Lutz: Auf der SMM sind sie in Halle B8, Stand 111

Wo sind die Verkehrslösungen?

Die Zunahme der ÖPNV-Passagierzahlen führt zu Fehlinterpretationen

Der Interessenverband „Allianz pro Schiene“ hat an Bund, Länder und Kommunen angesichts von Straßensperrungen für alte Dieselfahrzeuge in Hamburg (begründet mit der Überschreitung von Grenzwerten der Luftverschmutzung) appelliert, „in einem gemeinsamen Kraftakt den schienengebundenen Nahverkehr in den Ballungsräumen attraktiver zu machen“ und hob hervor: „Gerade Hamburg hat in Sachen nachhaltiger Mobilität erwiesenermaßen Nachholbedarf. Beim Ende 2016 veröffentlichten ‚Bundesländerindex Mobilität und Umwelt‘ hat Hamburg den letzten Platz von 16 Bundesländern belegt“. In scheinbarem Widerspruch dazu stehen die aktuellen Erfolgsmeldungen der Hamburger Hochbahn (HHA).

Danach sind in 2017 die „Passagierzahlen im Vergleich zum Vorjahr um gut zwei Prozent“ gestiegen. Der Erste Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) begrüßte die Meldung und interpretierte sie öffentlich damit, dass die Hamburger Bürger erfreulicher Weise immer öfter ihr Auto stehen lassen. Eine solche Begründung ist aus politischer Sicht nachvollziehbar. In der Realität ist zumindest ernsthaft in Betracht zu ziehen, dass es sich dabei in erster Linie um eine Reaktion auf die nach wie vor – und sogar zunehmend – insgesamt katastrophale Verhältnisse im motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Hamburgs Straßen handeln könnte: Stichwort „Stauhauptstadt“. Das gilt sowohl für die Hamburger als auch (insbesondere) für die Pendler.

Tatsächlich ist der Zuwachs des Pkw-Bestands auf Landesebene laut Statistik des Kraftfahrtbundesamtes ungebrochen. Mit +1,51 Prozent in 2017 gegenüber 2016 liegt Hamburg sogar über dem Bundesdurchschnitt von +1,47 Prozent. Bei Berücksichtigung eines gleichzeitigen Zuwachses der Bevölkerungszahl in der Hansestadt um 1,09 Prozent ist somit immer noch sogar auch eine Steigerung des Motorisierungsgrades zu konstatieren.

Die Meldungen über die Zunahme der ÖPNV-Nachfrage wurden von der Führung der HHA und Vertretern der Regierungskoalition mit der Bekanntmachung verknüpft, man werde aufgrund dessen das Angebot deutlich ausweiten. Genannt wurden explizit: Keine Kurzzüge mehr, Taktverdichtungen, Verlängerung der Bedienungszeiten etc. Auch das ist selbstverständlich begrüßenswert – vor allem auch in Hinblick auf eine wünschenswerte Verlagerung des MIV auf den öffentlichen Nahverkehr. Was bisher allerdings offensichtlich fehlt, ist ein der Komplexität der Thematik angemessenes integriertes verkehrspolitisches und verkehrsplanerisches Gesamtkonzept sowie ein damit kompatibles Verkehrsmanagement.

Nicht viel Neues aus Reihen des Senats

Hinsichtlich des Verkehrsmanagements erschöpfen sich die Aktivitäten der zuständigen Senatsverwaltung in jüngster Zeit, dem Eindruck nach, in der hektischen Ankündigung von immer neuen digitalen Teil-Instrumenten. Das geschieht explizit offensichtlich in erster Linie mit Blick auf den

Welt-Mobilitätskongress „ITS 2021“ (ITS = „Intelligent Transport Systems“). Für dessen Durchführung hatte sich die Stadt unter dem Label „City of Solutions“ (Stadt der Lösungen) beworben und auch den Zuschlag erhalten. Bei den bisher bekannt gegebenen Projekten handelt es sich allerdings zu einem guten Teil eher um „olle Kamellen“, die weltweit längst andernorts zumindest im Versuchsstadium, nicht selten sogar auch schon in der Regelanwendung sind.

Geboten ist stattdessen die Formulierung und Verfolgung eines systematischen, den aktuellen und künftigen Herausforderungen eines voraussichtlich drastischen Wandels der Mobilitätsbedingungen und des Mobilitätsverhaltens angemessenen Gesamtverkehrskonzepts. Vorbild dafür könnte/sollte der Ansatz sowie das Handeln in der Stadt in den 1960er und 1970er Jahren – in Reaktion auf die seinerzeit sich ebenfalls stark verändernden Anforderungen – sein. Stichworte waren damals:

- Wechsel vom Leitbild der „autogerechten Stadt“ zum Leitbild „Vorrang für den ÖPNV“,
- Achsen- und Dichtekonzept Hamburg und Umland (Nah-

verkehrsorientierte Stadt- und Regionalentwicklung),

- Ausbau des Stadtschnellbahnnetzes,
- Reduzierung des Parkplatzangebotes in der Innenstadt,
- Entwicklung eines Park+Ride-Systems (als dritte Stadt weltweit nach Chicago und London),
- Gründung des ersten ÖPNV-Verkehrsverbundes weltweit etc.

Seinerzeit war Hamburg tatsächlich eine „City of Solutions“ im Verkehrswesen.

Eine maßgebliche Herausforderung in diesem Zusammenhang ist die derzeitige Unsicherheit hinsichtlich der tatsächlichen Entwicklungen im Mobilitätssektor. In Hamburg frönen Regierungspolitik und Verwaltung nach wie vor dem Hype eines aufziehenden Zeitalters der Digitalisierung, inklusive einer rosigen Zukunft des autonomen Fahrens. Dabei wird digital – vermeintlich ganz im Sinne der Bezeichnung der ITS 2021 – offensichtlich weitgehend mit „intelligent“ gleichgesetzt.

Digital ist kein Synonym für intelligent

Digital ist aber durchaus kein Synonym für intelligent. Vielmehr geht es um die intelligente Nutzung der digitalen Optionen bei sachgerechter Berücksichtigung und Einordnung ihrer Grenzen und der damit sogar verbundenen vielfältigen Gefahren sowie um die intelligente Integration der tatsächlich sinn- und wirkungsvollen digitalen Instrumente mit den „analogen“ Instrumenten. Es wäre zu wünschen, dass Hamburg sich anlässlich des Kongresses ITS 2021 in erster Linie in

dieser Hinsicht „intelligent“ präsentiert und nicht als Handlanger der IT-Industrie.

Die Verbesserung und Aufstockung des ÖPNV könnte und sollte durchaus Schritt um Schritt mit sachgerechten Einschränkungen des MIV sowie Verbesserungen der Aufenthalts- und Gestaltqualität von Straßenräumen erfolgen. Das sollte allerdings keinesfalls weiterhin in derart dilettantischer Manier geschehen, wie bei den vermeintlichen „Vorzeigeprojekten“ in mehreren Quartierszentren aus jüngerer Vergangenheit. Vielmehr sollten die weltweit immer zahlreicher verfügbaren Beispiele und Erkenntnisse hinsichtlich einer qualifizierten und zukunftsfähigen Stadt- und Verkehrsplanung als Vorbilder genommen werden. Das betrifft vor allem Projekte im Zusammenhang mit der Umsetzung der Ansätze unter dem Labeln „Vision Zero“ (Null Tote im Straßenverkehr) und „New Urbanism“ (Neuer Urbanismus/Städtebau). Es gilt insbesondere aber auch für die zunehmend kritischen Positionen gegenüber dem autonomen Fahren und der Shared-Mobility (Geteilte Mobilität) weltweit.

Mehr und mehr setzt sich unter unabhängigen qualifizierten Fachleuten und Fachinstituten die Erkenntnis/Überzeugung durch, dass die Zielsetzung einer Welt der autonomen Kraftfahrzeuge, vor allem im städtischen Straßenverkehr, zumindest auf absehbare Zeit – wenn nicht sogar auf Dauer – unverantwortbar ist. Die Anzahl der Unfälle würde eher zunehmen als abnehmen, die Stauprobleme würden sich verstärken, der Bestand des ÖPNV könnte selbst im Kern gefährdet



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

sein etc. Bei der Shared-Mobility geht es nicht in erster Linie um den Ersatz des MIV, sondern um zusätzliche und differenziertere Mobilität.

Berliner Mobilitätsplan sollte Vorbild sein

In Berlin wurde kürzlich ein erster „Mobilitätsplan“ verabschiedet. In dessen Mittelpunkt steht ausdrücklich die „Vision Zero“. Davon ist in Hamburg bisher weder formal noch wenigstens ansatzweise bei Umbauprojekten im Straßennetz etwas zu erkennen. Die dafür verantwortlichen Akteure wären gut beraten, sich am Beispiel führender Vision-Zero- und New-Urbanism-Städte vergleichbarer Größenordnung zu orientieren. In Hinblick auf den Welt-Mobilitätskongress in 2021 sollte das Ziel verfolgt werden, eine neue, realistische und zukunftsfähige Interpretation des Begriffes „Intelligente Mobilität“ zu konstituieren sowie anhand überzeugender Beispiele zu präsentieren.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Smartphones sind ungefährlich

OLG Frankfurt sieht nicht mehr Schädigungspotenzial als bei Junkfood



Foto: SLH

Ein Gericht kann Kindern nicht die Benutzung von Smartphones verbieten

Das Oberlandesgericht (OLG) Frankfurt a.M. hat einen spektakulären Beschluss zum Thema Smartphones für Kinder (Beschluss vom 15.6.2018, Az. 2 UF 41/18) veröffentlicht. Anlass war ein Urteil des Amtsgerichts (AG) Bad Hersfeld, das sich schon mehrfach zum Umgang von Kindern mit Smartphones geäußert hatte. So hatte es im August 2016 einen Vater dazu verdonnert, die Messenger-App „WhatsApp“ von den Smartphones seiner minderjährigen Töchter zu löschen, um sie vor anzüglichen Nachrichten zu schützen. Kaum ein Jahr später entschied man dort, dass Eltern, die ihren minderjährigen Kindern ein Smartphone überlassen, mit diesen eine Nutzungsvereinbarung darüber treffen müssen, dass sie die Nutzung des Smartphones begleiten und beaufsichtigen – bis zur Volljährigkeit des Kindes. Grund dafür war die Datenpolitik von WhatsApp.

Nun hat das AG Bad Hersfeld ein weiteres Mal sein Misstrauen gegenüber der Medienkompetenz von Kindern kundgetan. Ein achtjähriges Mädchen dürfe kein Smartphone haben und das Internet überhaupt nur nach vorheriger Absprache mit der Mutter nutzen, beschloss das Gericht. Dagegen legten Eltern und Tochter Beschwerde vorm OLG Frankfurt ein, das die erste Instanz nun zurückpiff: Ein Smartphone gefährde nicht grundsätzlich das Kindeswohl, heißt es in dem Beschluss.

Die getrennt lebenden Eltern der Achtjährigen hatten ursprünglich vor dem Familiengericht des AG Bad Hersfeld über das Aufenthaltsbestimmungsrecht für ihre Tochter gestritten. Das Gericht sprach es der Mutter zu, erlegte ihr jedoch auf, dem Kind sein Smartphone wegzunehmen und „feste Regeln, insbesondere verbindliche Zeiten und Inhalte hinsichtlich der Nutzung von im Haushalt verfügbaren Medien (insbesondere TV, Computer, Spielkonsole, Tablet) für das Kind zu finden“. Die Auflagen

waren bis zum zwölften Geburtstag des Mädchens befristet.

Nicht nur Mutter und Tochter legten Beschwerde gegen die Auflage an, auch der Vater wollte die Handy-Abstinenz seiner Tochter nicht hinnehmen. So zog man vor das OLG Frankfurt. Der beim OLG zuständige Familiensenat ist nun beherzt eingeschritten und entschied: Gefährlich seien die Geräte prinzipiell nicht, auf die richtige Erziehung komme es an.

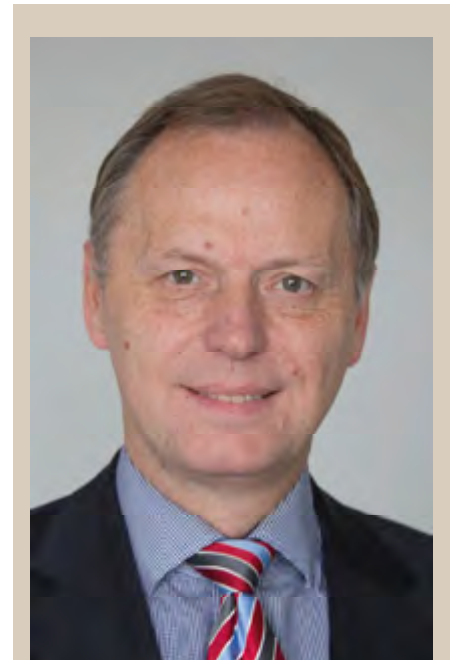
Gerichtliche Auflagen zur Kindeserziehung können nach

Auffassung der Frankfurter Richter nicht nach Belieben erteilt werden. Denn das Recht der Eltern, ihre Kinder zu erziehen, sei gemäß Artikel 6 des Grundgesetzes geschützt. Dies betonte das OLG Frankfurt zunächst, um dann klarzustellen: Es gebe keine Rechtfertigung, um Eltern prinzipiell zu untersagen, ihren Kindern ein Mobiltelefon anzuvertrauen. Beziehe man sich, wie es das AG Bad Hersfeld getan hatte, auf eine sogenannte Kindeswohlgefährdung im Sinne von § 1666 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), so muss den Frankfurter Richtern zufolge auch dargelegt werden, worin denn die konkrete Gefährdung bestehen soll. Das habe das AG Bad Hersfeld hier allerdings nicht geschafft, denn allein der Besitz eines Smartphones sei schließlich nicht gefährlich. Zwar könne Medien- und Internetkonsum via You Tube, WhatsApp und Co. für Kinder durchaus gefährlich sein, so das OLG, doch im Alltag lauerten viele Gefahren. Das Schädigungspotenzial

sei etwa vergleichbar mit ausgedehnten Fernsehzeiten oder auch einer Ernährung mit zu viel minderwertiger und ungesunder Nahrung („Junkfood“). Diesem vorzubeugen sei Aufgabe der Eltern. Wie diese ihre Kinder aber vor Gefahren schützten, obliege zunächst einmal ihnen selbst. Insofern gelte auch für Familiengerichte der Grundsatz der Subsidiarität staatlichen Eingreifens.

Eltern können ihre Kinder selbst erziehen

Nach dieser wohltuenden Entscheidung können wir also feststellen, dass wenigstens das OLG Frankfurt davon ausgeht, Eltern seien grundsätzlich selber in der Lage, ihren Kindern einen verantwortungsvollen Umgang mit Smartphones beizubringen. Ob das auch für Dauerfernsehen oder häufigen Burger-Konsum gilt, ist hingegen weiterhin offen. Wie das OLG Frankfurt dazu entscheiden würde, lässt sich jedoch erahnen. Übrigens, der Kinderschutzbund emp-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

fehlt: Bieten Sie Ihren Kindern Alternativen zur digitalen Welt. Alternativen bieten der Sport, Vereine, Musik, Treffen mit Freunden und andere „Real-Life“-Aktivitäten. Damit könnte sich sicherlich auch das AG Bad Hersfeld anfreunden.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

ANCOTRANS B.V.
Van harte welkom!

On June 1st. 2018 we will start our Dutch activities in Rotterdam under the name ANCOTRANS B.V. So WELKOM to all future employees, truckers and customers – We are looking forward to getting to know you and to build a big ANCOTRANS office in the Netherlands with great service, engaged employees and happy customers.
Contact details: Branch Manager - Dave Lanser - dla@ancotrans.nl - +31653211108

Hier gibt's was auf die Ohren

Das „Arizona Kitchen“ bietet US-Küche in einem lauten Umfeld



Große Freifläche unter weißen Sonnenschirmen



Der Innenraum ist deutlich kleiner, aber freundlich

Achtung! Jetzt wird's zur Abwechslung mal rustikal. Es ist Sommer und wir wollen draußen sitzen. So schlägt es uns nach Norderstedt, wo wir an einer Hauptstraße das „Arizona Kitchen“ finden, das mit einer großen Terrasse und mit genügend Parkplätzen davor recht einladend wirkt. Wir kehren also ein und merken schnell: Hier geht man nicht für einen beschaulichen Abend hin. Denn neben der Hauptstraße gibt uns die Fuhlsbütteler Startbahn mächtig etwas auf die Ohren.

Egal, denn es ist Happy Hour (17 bis 19 und 21 bis 23 Uhr). Drinks kosten nur zwischen fünf (Caipirinha) und 7,50 Euro (Jumbo Cocktails) und verhelfen uns so zu einer gewissen Kritikunfähigkeit. Beim Blick in die Karte wird schnell klar, dass der Name des Lokals auch Programm ist: Hier gibt es Südstaaten-Küche mit einem Hauch von Mexikanisch: Burger, Chicken Wings, Fajitas (gefüllte Weizentortillas) und Wraps. Das alles zwischen 8,20 und 16,90 Euro. Aber auch Steaks. Ein 450-Gramm-Ribeye (24,50 Euro) wird allerdings nur mit Knoblauchbrot und Kräuterbutter serviert. Weitere Beilagen kosten extra, was bei dem Mords-Teil viel-

leicht aber auch unnötig ist.

Wir entscheiden uns für Fajitas, weil uns die unterschiedlichen Saucen locken, die man hinzufügen kann: Ribs-King-BBQ (rauchig süßer To-



Leckerer Jumbo-Drink

maten-Dip), Sour Cream, Guacamole, Aioli, Mexikosauce und Sweet Chili Sauce. Bei der Fajita Arizona werden gegrillte Hähnchenbrust- und Rindersteakstreifen sowie Scampis in einer Eisenpfanne mit Gemüse in Tomatensauce serviert. Dazu vier Weizenfladen zum Selbstbelegen und drei der Dips nach Wahl. Das alles kommt wenig später wohligh brutzelnd auf einem kleinen Kocher. Mit den diversen Saucen kann man das alles wunderbar kombinieren, so dass keine der vier Fladen am Ende gleich schmeckt.

An Arbeitstagen gibt es hier auch einen Mittagstisch. Man kann aus Chicken Potatoes (sechs Euro), Nachos Carne mit Rinderhack und Käse überbacken

(6,50 Euro), Mango Wrap mit Hähnchenstreifen und Pommes (7,50 Euro), Orientalischem Geflügelragout (7,50 Euro) und Rinderleber „Berliner Art“ (8,50 Euro) wählen.

Text: Nils Knüppel



Fajita-Pfanne

Arizona Kitchen

Niendorfer Straße 176
22848 Norderstedt
Tel. 040 -52 87 79 97
www.arizona-kitchen.de
E-Mail: info@arizona-kitchen.de

Öffnungszeiten:

Täglich ab 12 Uhr

Eine echte Spieleverfilmung

Alicia Vikander kommt als „Lara Croft“ der Computervorlage extrem nahe



Lara hängt mal ab



Training ist alles



Über diese Brücke musst du gehen...



Schön und treffsicher



Ein Helfer in der Not

Jeder kennt diese Figur – Lara Croft. Erschaffen 1994 für die Computerspiel-Reihe, die alles verändert hat. Zum ersten Mal war eine starke Frau die Hauptfigur in einem Action-Spiel. Das gab es noch nie – im wahrsten Sinne des Wortes ein Game-Changer. Hollywood verfilmte die Spiele-Reihe 2001 und 2003 mit Angelina Jolie. Die war der damaligen Erscheinung von Lara Croft zwar sehr ähnlich, die Filme konnten aber nicht wirklich überzeugen. Nachdem die Spiele-Reihe im Jahr 2013 neu gestartet wurde, war es nur eine Frage der Zeit, bis auch ein neuer Film erscheinen musste. Und siehe da: „Tomb Raider“ von Regisseur Rohr Uthaug fängt den Geist des Spieles perfekt ein. Sein größtes Ass: Hauptdarstellerin Alicia Vikander.

Lara Croft ist prinzipiell eine reiche Frau, aber sie arbeitet lieber als Fahrradräherin in London. Um an das Familienvermögen zu gelangen, müsste sie nämlich akzeptieren, dass Ihr verschollener Vater (Dominic West) tot ist, und das will sie auf keinen Fall. Gerade als sie fast so weit ist, die notwendige Unterschrift zu leisten, fällt ihr ein Schlüssel in die Hände, der ein geheimes Versteck ihres Vaters öffnet. Jetzt erst erfährt Lara, dass ihr Vater auf der Jagd nach dem Grab der japanischen Königin Himiko war, die

der Legende nach über todbringende Kräfte verfügte. Statt die Aufzeichnungen zu vernichten, wie vom Vater aufgetragen, begibt sich Lara nach Hongkong, um von dort aus die Spur ihres Vaters aufzunehmen. Doch nicht nur sie ist auf der Suche nach Himiko. Auch die Geheimorganisation Trinity ist es, und deren Ziele sind alles andere als menschenfreundlich...

Wer das Spiele-Reboot von 2013 gespielt hat, wird die frappierende Ähnlichkeit zwischen der Computerfigur und Oscar-Preisträgerin Ali-

cia Vikander zu schätzen wissen. Die unterzog sich einem rigorosen Training, das man ihr in jeder Sekunde des Films ansieht. Vikander trägt den gesamten Film mühelos allein. Dass sie mit Dominic West einen charismatischen Filmvater und mit Walton Goggins („The Hateful Eight“) einen klasse Gegenspieler hat, soll zwar erwähnt werden, aber der Film hängt voll und ganz an der Hauptfigur. Die Handlung folgt überraschend dicht dem Spiel. Manche Sequenzen sind eins zu eins dem Spiel

entnommen, was nicht schlimm ist, sondern konsequent. Tatsächlich scheint es sich um die erste Spieleverfilmung zu handeln, die diesen Namen verdient.

Text: Martin Soyka



Ab sofort im Verkauf

Contargo GmbH:



Jürgen Albersmann ist neuer Geschäftsführer der Contargo Holding. Der 47-Jährige war zuvor Geschäftsführer der Contargo Neuss GmbH und ist Nachfolger von Konrad Fischer, der in den Ruhestand gegangen ist. Weiterhin in der Geschäftsführung verbleiben Thomas Löffler, Heinrich Kerstgens und Marcel Hulsker. Albersmann wird für die Terminalaktivitäten der Gruppe sowie die Bereiche Anlagentechnik, Sicherheit und Beschaffung zuständig sein. Der studierte Wirtschaftswissenschaftler war zuvor beim Duisburger Hafen, der Deutschen Bahn AG und anfangs bei Hellmann Worldwide Logistics tätig.

Harper Petersen:

Björn Andersen und Arne Corleis sind neue Geschäftsführer des Hamburger Schiffbrokers. Sie treten die Nachfolge von Stefan Aust an, der das Unternehmen verlassen wird. Die weltweite Leitung wird neben den beiden Hamburger Geschäftsführern auch der Chef von Harper Petersen Asia, Hu Hui, übernehmen. Andersen ist Experte für Bulker, Corleis seit elf Jahren im Containerschiffmarkt in Hamburg und Shanghai tätig. Ursprünglich in England gegründet, hat Harper Petersen seit 2003 seinen Sitz in der Hansestadt und gehört seit kurzem zur ZEABORN Group.

MOTUL Deutschland GmbH:

Robert Fugger ist neuer Finanzchef des Kölner Schmierstoffherstellers Er war zuvor bei

Konzernen wie Shell und BP beschäftigt und soll die Finanzprozesse weiter harmonisieren und standardisieren. MOTUL gilt als führend in der Herstellung synthetischer Motorenöle.

Europäisches Parlament:



Die FDP-Europa-Abgeordnete Gesine Meißner ist vom Präsidenten des Europäischen Parlaments, Antonio Tajani, zur Sondergesandten für Meerespolitik ernannt worden. Sie soll künftig Tajani beratend zur Seite stehen. Meißner arbeitet seit 2009 im Bereich Meerespolitik und ist seit 2014 Präsidentin der Intergroup Seas, Rivers, Islands and Coastal Areas (Searica) des Europäischen Parlaments.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

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

Medienberatung:

Telefon +49.40.26 09 84 79
E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Flyeralarm

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

3. September 2018



Schwergutlinie auf der Elbe



Berlin – Die Deutsche Binnenreederei AG (DBR) und die Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe GmbH haben einen Liniendienst für den Transport von Projekt- und Schwergutladung auf der Elbe vereinbart. Die Elbe Project Cargo Line (EPCL) soll der verladenden Wirtschaft in Tschechien und den deutschen Bundesländern entlang der Elbe eine verlässliche Verbindung zu den deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee garantieren. Dazu werden spezielle Schubleichter in allen SBO-Häfen stationiert, die bereits ab einer Wassertiefe von 1,20 Metern eingesetzt werden können.

Frachtflieger nun auch in Ungarn



Budapest – Die Frachtfluggesellschaft AirBridgeCargo Airlines (ABC) hat Budapest mit in ihren Flugplan aufgenommen. Zweimal in der Woche wird eine Fracht-Boeing 747 die ungarische Hauptstadt anfliegen.

Das Angebot richtet sich an Industriekunden aus den Bereichen Elektronik, Automobil und Pharma in Mittel- und Osteuropa. ABC fliegt weltweit über 30 Destinationen an, davon über 60 pro Woche in Europa.

Rhenus mit neuem Binnenschiffpartner



Holzwickede – Die Rhenus-Gruppe und die niederländische LBH Group wollen eng im Binnenschiffbereich miteinander kooperieren. Derzeit wird die gesellschaftsrechtliche Struktur erarbeitet. Ziel ist es, gemeinsam den Kunden eine komplette Dienstleistungskette vom Entsende- bis zum Zielort anzubieten. LBH wurde 1984 in Rotterdam gegründet und hatte zunächst seinen Schwerpunkt im Rhein/Main-Gebiet. Mittlerweile ist die Group auf allen fünf Kontinenten vertreten.

Niederländer wollen Güterzugverkehr steigern



Rotterdam – Die niederländischen Eisenbahnunternehmen,

der Hafen Rotterdam und die Regierung haben sich auf einen Katalog zur Steigerung des Schienengüterverkehrs geeinigt. Dazu gehören unter anderem Maßnahmen zur deutlichen Senkung der Nutzungsgebühren um 14 Millionen Euro, zum Einsatz des europäischen Eisenbahnsicherheitsystems ERTMS und zur Berücksichtigung sowie Verbesserung der Situation der Trassenanwohner. Hierzu sollen geräuschärmere Schienenfahrzeuge, Hybridlokomotiven sowie schwingungsarme Fahrstelle eingesetzt werden. Zudem sollen Engpässe im Schienennetz beseitigt werden, um Zuglängen von 740 Metern zu ermöglichen.

BLG sucht 400 Packer und Staplerfahrer



Bremen – Für das Logistikcenter Bremen sucht die BLG LOGISTICS GmbH Packer und Staplerfahrer im Bereich Autoteilelogistik. Von den 400 neuen Arbeitsplätzen bietet die BLG 300 in Teilzeit und 100 in Vollzeit an. Rund 1.800 Personen sind derzeit im LC Bremen für die BLG im Einsatz. Hintergrund der Einstellungen ist die gute Auftragslage im Logistikcenter Bremen. Auf über 300.000 Quadratmetern arbeitet BLG LOGISTICS hier für einen großen deutschen Automobilhersteller.

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