

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



Hapag Lloyd rettet Altenwerder

Reederei-Bündnis verlegt vier Nordamerika-Dienste von Bremerhaven nach Hamburg



Am Container Terminal Bremerhaven legt bislang THE Alliance an

Die Neuordnung der Reedereien hatte EUROGATE bislang kein Glück gebracht. In Hamburg verlor der Terminalbetreiber rund ein Viertel seines Umschlags. Nun folgt der zweite schwere Schlag. Das Reeder-Bündnis THE Alliance unter Führung von Hapag Lloyd hat angekündigt, vier Transatlantik-Dienste von Bremerhaven nach Hamburg zu verlegen.

Die Schiffe sollen am CT Altenwerder abgefertigt werden, an dem Hapag Lloyd eine 25,1-prozentige Be-

teiligung besitzt. Die Auslastung war auch dort massiv rückläufig, da das Terminal aufgrund der Durchfahrt-

ERFAHRUNG + ALGORITHMUS = MEHRWERT



www.birdiematch.de Das Traumjob-Matching-Portal für Logistiker



beschränkung unter der Köhlbrandbrücke (51 Meter) für Mega-Carrier nicht mehr erreichbar ist. Seite 4

Luftreinhaltung

Der Seehafen Kiel hat mit dem Bau seiner ersten Landstromanlage begonnen. S.8

Klärschlamm

Die Berliner Graforce GmbH kann aus Abwässern Treibstoff erzeugen. S.10

Automatisierung

2019 wird künstliche Intelligenz den Verkehr im Hamburger Hafen mit steuern. *S.12*











Liebe Leserinnen und Leser,

der ehemalige Siemens-Nord-Chef Michael Westhagemann istneuer Hamburger Wirtschaftssenator. Wie sein Vorgänger Frank
Horch kommt er aus der Wirtschaft und ist somit ebenfalls ein
Quereinsteiger. Ob er in den verbleibenden 15 Monaten noch viel
bewirken kann, bleibt abzuwarten. Jedenfalls ist er im Energiebereich ein absoluter Experte.

Da hat die Politik auch mächtig Nachholbedarf. Das Debakel der Großen Koalition bei den Wahlen rührt auch von wütenden Autofahrern her, denen der Kompromiss beim Dieselskandal wie eine Enteignung ihrer Autos vorkommen muss. Würden die 12.3 Millionen Dieselautos, die die Euronorm 6 noch nicht erfüllen, alle ausgetauscht, müssten die Autofahrer rund 370 Milliarden Euros investieren. Das wäre für die Automobilindustrie das größte Konjunkturprogramm aller Zeiten. Stattdessen sollte sie lieber zum nachträglichen Einbau von SCR-Katalysatoren verpflichtet werden.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles







Hapag Lloyd rettet Altenwerder 4 Elbe-Sicherheitskonferenz 6 Landstromanlage in Kiel 8

Wirtschaft







Treibstoffaus Klärschlamm 10 Künstliche Intelligenz im Hafen 12 Schiffsservice per Mausklick 14 Was bringt geteilte Mobilität? 16

Recht & Geld

Musterfeststellungsklagen 18

Essen



Abthaus 20

DVD



Skyscraper 21

Personal

Veränderungen in Firmen

Impressum 22

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Transcargo GmbH Port Logistics



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



Wie an einer Perlenkette reihen sich in Bremerhaven die Terminals nacheinander auf

Die Verlagerung von vier Containerdiensten in Richtung Nordamerika von Bremerhaven nach Hamburg dürfte EUROGATE knapp zehn Prozent des Umschlags an der Weser kosten. Laut Hpapg Lloyd werden rund 500.000 TEU zum Container Terminal Altenwerder abwandern, wo THE Alliance bislang nur einen Dienst abfertigen lässt. Allerdings hatte das hoch moderne Terminal wegen der niedrigen Durchfahrtshöhe der Köhlbrandbrücke massive Probleme, noch große Containerschiffe abzufertigen. Carrier über 15.000 TEU können die Brücke nicht passieren. Ein Neubau der Köhlbrandquerung, ob als deutlich höhere Brücke oder als Tunnel, ist frühestens in zehn Jahren geplant.

So lange wollte Hapag Lloyd nicht warten, zumal die Hamburger eine Klausel in der Terminalbeteiligung stehen haben, die ihnen bei guter Auslastung überproportional hohe Gewinne zusichert: 50 Prozent statt 25,1 Prozent, wenn eine bestimmte Ladungsmenge überschritten wird. Diese "asymmetische Gewinnbeteiligung" drohte nun unterschritten zu werden, ein Gewinneinbruch wäre die Folge. Die Umstellung der Altanitik-Dienste ab der zweiten Woche des neuen Jahres soll dies nun verhindern.

THE Alliance ist neben 2M



Michael Blach, Geschäftsführer EUROGATE

(Maersk und MSC) und Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco, Evergreen) das dritte große Reeder-Bündnis am Markt. Ihm gehören neben Hapag Lloyd die im Ocean Network Express (ONE) zusammengefassten japanischen Reedereien (früher: K-Line, NYK, MOL) sowie die koreanische Yang Ming an und stellt rund 18 Prozent der weltweiten Containerflotte. Größtes Mitglied ist spätestens seit der Übernahme der United Arab Shipping Company (UASC) Hapag Lloyd. THE Alliance betreibt 33 Dienste und läuft bislang 81 Häfen an. Sieben Dienste gehen von Europa aus zur nordamerikanischen Küste. Zwei davon aus dem Mittelmeer, fünf aus der Nordsee. Einzig der Dienst AL 5 startete bislang mit wöchentlich abfahrenden 8.000-TEU-Schiffen von Hamburg aus, die Dienste AL 1 bis AL 4 mit jeweils fünf 5.000-TEU-Schiffen hatten seit April 2017 Bremerhaven als Ausgangspunkt. Alle diese Schiffe können die Köhlbrandbrücke problemlos unterqueren. Offiziell begründete THE Alliance die Umstellung mit der besseren Hinterlandanbindung Hamburgs, der Sogwirkung der Metrolregion Hamburg als wichtiger Markt und der Nähe zum Baltikum. Zudem kann Hapag Lloyd mit der Umstellung seine Feeder-Verkehre von Hamburg aus bündeln.

Michael Blach, Vorsitzender der EUROGATE-Gruppengeschäftsführung sagte dazu:

"Natürlich sind das keine guten Nachrichten für die EUROGATE-Gruppe, denn wir müssen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Gesamt-Umschlagzahlen, das Ergebnis und die Personalsituation am EUROGATE Container Terminal Bremerhaven rechnen." In Bremerhaven wurden im vergangenen Jahr rund 5,5 Millionen TEU umgeschlagen. Der CTB trug dazu mit rund 1 Million TEU dabei. Nun wird hier rund die Hälfte des Umschlags wegfallen.

Personalpolitischer Puffer fällt weg

Für EUROGATE diente Bremerhaven auf als personalpolitischer Puffer für Mitarbeiter in Hamburg, die sich bereit erklärt hatten, zur Sicherung ihres Arbeitsplatzes vorübergehend an der Weser zu arbeiten, nachdem der Umschlag seit dem Frühsommer 2017 um rund ein Viertel eingebrochen war – auch aufgrund der Reederei-Neuordnung.

Blach glaubt jedoch, dass die Umschlagzahlen in Bremerhaven wieder zulegen werden. Erst kürzlich hat Maersk, das wie MSC in Bremerhaven an weiteren Terminals eine Beteiligung hält, das North Sea Terminal Bremerhaven als einen der acht weltweit führend Containerterminals bestätigt und dort sechs der größten Containerbrücken in Betrieb genommen. Weitere Anlagen sollen in Kürze bestellt werden. Am MSC Gate soll das Sommergeschäft sehr gut gelaufen sein. EUROGATE hofft, durch Neugeschäfte die Verluste durch das Abwandern von THE Alliance aufzufangen.



Am Container Terminal Altenwerder legte bislang nur einer der sieben Transatlantik-Dienste an

Wenn's irgendwie geht, machen wir's

Sicherheitsexperten sehen sich im Hamburger Hafen gut aufgestellt

Im Hamburger Hafen-Klub wird gerne vor Experten über maritime Dinge berichtet. Diesmal standen in einer Veranstaltung mit dem irreführenden Namen "Hafen und Elbe Sicherheitskonferenz" drei Kapitäne und zwei hohe Beamte auf dem Podium, um über ihre Aufgaben und eventuelle Probleme beim Handling des Schiffsverkehrs zu berichten. Grundsätzlich waren sich aber alle einig: "Wir haben alles im Griff", hieß es unisono. "Wenn ein Reeder einen speziellen Wunsch hat, machen wir das, wenn es nur irgendwie geht."

Dies erklärte vor allem Ben Lodemann, Ältermann der Lotsenbruderschaft Elbe. Jedoch mahnte er an, dass es bei ihm und seinen Kollegen auch einen schweren Mangel gibt. Entlang der Elbe bestehen etliche Funklöcher, die ein mobiles Telefonieren unmöglich machen. Mobilfunknetzbetreiber hätten sich wenig interessiert gezeigt, dieses Sicherheitsdefizit zu beseitigen, da die Elbe für sie nicht wirtschaftlich attraktiv ist. Lodemann forderte, dass der Bund entlang der Küste Sendemasten aufstellen müsse, die von den Betreibern dann genutzt werden. Er und seine Kollegen

hätten beispielsweise keinerlei Informationen, ob jemand an Bord ernsthaft erkrankt sei. Der seeärztliche Dienst komme meist erst später an Bord.

Rund 30.000 Schiffsbewegungen im Jahr

Insofern wurde die Aussage vom Hamburger Hafenkapitän Jörg Pollmann relativiert, dass im Hamburger Hafen alle Beteiligten miteinander kommunizieren könnten. Und das seien nicht nur die 8.500 Seeschiffe, die jedes Jahr die Hansestadt anlaufen, sondern auch über 11.000 Binnenschiffe. Insgesamt gebe es an der Elbeme-

tropole rund 30.000 Schiffsbewegungen jedes Jahr. Davon seien in 2017 über 1.000 außergewöhnlich große Schiffe mit mehr als 330 Metern Länge oder 45 Meter Breite dabei gewesen. Auch auf das National Single Window, in dem vom Havariekommando in Cuxhaven alle wichtigen Informationen zur Verfügung gestellt werden, hätten laut Lodemann eben nicht alle seine Kollegen ständig Zugriff.

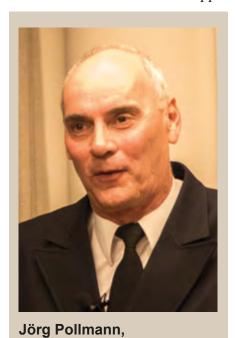
Kapitän Gerd Rohden, Leiter Marine Operations bei Hapag Lloyd, ergänzte, dass man eigentlich ein European Single Window bräuchte. "In Sachen Transparenz könnten wir noch eine Schippe



Ben Lodemann, Lotsenbruderschaft Elbe



Michael Schrader, Hauptzollamt Hamburger Hafen



Hafenkapitän

drauflegen." Dennoch herrsche bei der Kommunikation ein hohes Maß an Disziplin. "Wir improvisieren auf hohem Niveau." Häufig bekämen die Lotsen nicht wichtige Informationen von den Reedereien.

Karsten Witt, Leiter der Wasserschutzpolizei, musste einräumen, dass seine Kollegen große Probleme hätten, behördenintern auf das Internet zuzugreifen, da in dem System sehr viele Filter gegen Schadsoftware installiert seien. Ein Mangel, der immer noch bestehe ist, dass die Behörden nicht genau sagen können, wo sich ein Container gerade befindet. Bei Gefahrgütern sei das im Falle eines Feuers aber sehr wichtig: "Ist der Container noch an Bord, steht er womöglich nahe des Feuers, oder ist er schon an Land in Sicherheit?"

Nicht alle Redereien melden Gefahrgüter an

Eine zweite Baustelle sei, dass nicht alle Reedereien immer ihre Gefahrgüter anmeldeten. Bei einer Stichprobe habe die Wasserschutzpolizei festgestellt, dass es sich zwar nur um 0,2 Prozent handele. Aber auf das Jahr gerechnet seien dies immerhin 9.000 Boxen. Bei einem Brand im vergangenen Jahr am CT Altenwerder seien zwar die Ursache unsachgemäße Schweißarbeiten gewesen. Aber diese Arbeiten wären nie genehmigt worden, wenn seine Behörde gewusst hätte, dass sich darunter Container mit Farben und Lacken befanden, die sich dann entzündeten.

Auch Michael Schrader, Leiter des Hauptzollamts Hamburg, hat bei der Kommunikation mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Bei



Gerd Rohden,Marine Operations Hapag Lloyd

ihm ist es das Steuergeheimnis, das er umschiffen muss. Man habe eine neutrale Seite im Internet geschaffen, auf die jeder Zugriff habe, in der angezeigt wird, wann ein Container verzollt und abholbereit sei. An manchen Stellen setze seine Behörde sogar auf Verunsicherung. Vor allem wenn es um Schmuggler gehe. Die "schwarzen Gangs" seiner Behörde gehen entlang der Küste unangemeldet an Bord von verdächtigen Schiffen und durchsuchen sie vor allem nach Drogen. Im vergangenen Jahr habe man allein in Hamburg Rauschgift im Wert von rund 1 Milliarde Euro gefunden. Selbst auf Kreuzfahrtschiffen habe es kleine Funde gegeben. Natürlich könnten nicht alle Schiffe gecheckt werden. Aber die ständige Präsenz solle Schmuggler abschrecken.

Wenn es innerhalb der Hafenlogistik einmal schwierig werde, greife man schlicht noch zum guten alten Telefon, meinten alle Diskussionsteilnehmer. Man kenne sich und regele das Problem dann einfach. "Die Kooperation



Karsten Witt, Leiter Wasserschutzpolizei

klappt hervorragend", sagte Lodemann. "Wir kriegen das immer irgendwie hin. Das macht uns groß", pflichtete Rohden bei.

Auch andere Häfen wie Rotterdam reden durchaus mit Hamburg, vor allem wenn es um die Sicherheit geht. "Da gibt es keinerlei Konkurrenz", sagte Pollmann. Wenn einer der beiden eine Neuerung eingeführt habe, käme der andere alsbald um zu schauen, wie es funktioniere und ob man das bei sich nicht auch installieren solle.

Flächendeckende Radarabdeckung einmalig

Während es mit dem Mobilfunk entlang der Küste nicht so recht klappt, ist die Radarabdeckung indes flächendeckend. Dies sei nahezu einmalig auf der Welt, meinte Lodemann. Und dass seine Kollegen so gut wie immer bereit seien, an Bord der Schiffe zu gehen. In den vergangenen 17 Jahren sei die Lotsenbereitschaft nur einmal für drei Stunden wegen Starkwindes eingestellt worden.

Kiel baut erste Landstromanlage

Color Line-Fähren sollen am Norwegenkai täglich saubere Energie laden



Jeden Vormittag legt eine der beiden Color Line-Fähren am Norwegenkai für vier Stunden an

Der Seehafen Kiel hat am Norwegenkai mit dem Bau einer ersten Landstromanlage begonnen. Sie soll ab Frühjahr 2019 die beiden Fähren "Color Magic" und "Color Fantasy" der norwegischen Reederei Color Line mit saubereren Strom versorgen. Seehafen-Kiel-Chef Dirk Klaus sagte, dass bis 2020 auch der Schwedenkai und das Kreuzfahrtterminal am Ostseekai vergleichbare Anlagen erhalten werden. Der erste Bau wird rund 1,3 Millionen Euro kosten.

Die beiden Fähren liegen täglich zwischen 10 und 14 Uhr im Kieler Hafen und benötigen in dieser Zeit jährlich rund 4 Millionen Kilowattstunden Strom. Sie werden über eine 10-KV-Leitung gespeist, die extra vom gut zwei Kilometer entfernten vom Theodor-Heuss-Ring gelegt wird.

Die Landstromanlage hat eine maximale Anschlussleistung von 4,5 Megawatt bei einer elektrischen Spannung von zehn Kilovolt und einer Netzfrequenz von 50 Hertz. Lars Nürnberger, Niederlassungsleiter der Siemens AG in Kiel, erklärte: "Durch die beträchtlichen Leistungsdaten und den täglichen Betrieb wird

ein hoher Umweltnutzen erzielt. Vor Ort sind die Emissionen künftig gleich Null." Die Herzstücke der Anlage sind die Übergabestation vom Land zum Schiff (PLUG) des Herstellers NG3 und die luftisolierte metallgekapsel-Mittelspannungsschaltanlage. Die PLUG-Übergabestation ist mit einer speicherprogrammierten Steuerung ausgestattet, die mit der Schaltanlage in der Landstation kommuniziert. Vollautomatisch werden alle notwendigen Schaltvorgänge ausgeführt, die vom Schiff über die Schnittstelle übermittelt wurden. Bevor die Stromübergabe von Land an das Schiff erfolgt, prüft das System die korrekten Stecker- und Kabelverbindungen. Ist dies erfolgt, wird die Landstromverbindung zugeschaltet. Das Schiff synchronisiert sich sodann mit der Landstromanlage, die die Bordversorgung übernimmt.

Beim ersten Spatenstich freute sich der Kieler Oberbürgermeister Ulf Kämpfer: "Mit der Landstromanlage senken wir den Ausstoß von Stickoxiden und Feinstäuben auch im Hafen. Zudem wird weniger Kohlendioxid ausgestoßen und so dem Klimaschutz Rechnung getragen." Der schleswig-holsteinische Wirtschaftsminister Bernd Buchholz (FDP), ergänzte: "Durch Landstrom werden Schiffs-







Die Stromübergabe erfolgt direkt von der Kaikante

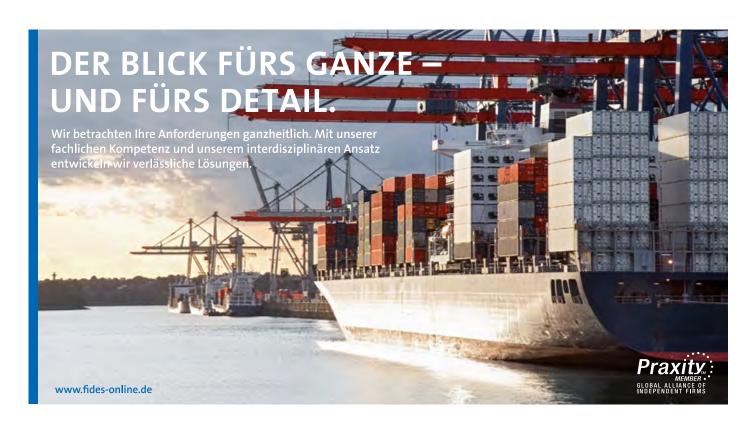
emissionen während der Hafenliegezeit nachhaltig reduziert." Das Land fördere das Projekt mit 343.000 Euro. Buchholz setze sich zudem auf Bundesebene dafür ein, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu verbessern. Gemeint ist, dass Landstrom von der EEG-Umlage (rund sechs Cent pro Kilowattstunde) ausgenommen wird, um so den Landstrom für Reeder wirtschaftlich attraktiver zu machen. Dirk Hundertmark, Geschäftsführer der Color Line GmbH, sagte hierzu: "Unsere Schiffe sind für den Strombezug von Land ausgerüstet und liegen bereits seit 2011 in Oslo und seit

2017 in allen vier norwegischen Häfen an der Hafensteckdose. Mit Kiel stellt nunmehr ein weiterer Hafen die notwendige Infrastruktur zur Verfügung, um unsere Strategie zum Schutz der Umwelt weiter voranzutreiben und zu unterstützen."

Text: Matthias Soyka

FDES
Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater | T-Berater | Unternehmerberater





Ein wenig unscheinbar sieht die Graforce-Anlage aus, dafür ist sie aber modular erweiterbar

Bei der Diskussion um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge lässt die Politik konsequent das eigentliche Problem außer Acht. Nicht die Motoren sind die Umweltverschmutzer sondern die Treibstoffe. Seit mehreren Jahren forschen diverse Unternehmen und auch Automobilhersteller wie Audi an alternativen Kraftstoffen. Synthetischen Diesel und nur aus Wasser erzeugtes Benzin und Gas gibt es bereits. Nun erweitert die Berliner Graforce GmbH die Palette um die Nutzung von Klärschlamm, aus dem sie Wasserstoff erzeugt. Und das mit gut einem Drittel weniger Aufwand als bei der sonst herkömmlichen Elektrolyse.

Das Verfahren hat Firmen-Chef Jens Hanke entwickelt. Dabei wird Klärschlamm aus den Faultürmen von Wasserwerken in eine Kammer geleitet, in der er unter hoher Spannung von einem elektrischen Feld beschossen wird. "Plasmalyse" nennt Hanke das Verfahren, bei dem er mit den Berliner Wasserwerken und der Audi Industriegas GmbH kooperiert. Durch den Elektronenbeschuss wird vor allem Ammonium, das in dem Klärschlamm reichlich enthalten ist, in Wasserstoff und Sauerstoff aufgespalten. Fünf Kilogramm Wasserstoff erzeugt eine kleine Anlage, die etwa die Größe eines Containers hat und rund 400.000 Euro kostet. Sie verarbeitet rund6.000 Liter Klärschlamm in der Stunde. Eine 1-Megawatt-Anlage kostet derzeit knapp das Doppelte. Am Ende des Prozesses wird der Wasserstoff mit bereits vorhandenem Biogas zu 30 Prozent vermischt, so dass die Emissionen um bis zu 60 Prozent (Stickoxid) reduziert werden.

Der Strom kommt aus einer Photovoltaikanlage

Den Strom bezieht Graforce von einer Photovoltaikanlage, so dass der gesamte Prozess klimaneutral ist. Ein weiterer Vorteil der Anlage ist, dass das System modular ist. Das heißt, sie lässt sich stufenweise erweitern.

Für die Wasserwerke, die ihre

über 100 Erdgas-Kleinlaster mit dem sauberen E-Gas betanken wollen, hat die Anlage den erfreulichen Nebenwert, dass am Ende des Prozesses reines Wasser übrig bleibt. Die übrigen Stoffe des einstigen Klärschlamms bleiben kristallisierend in dem Behälter zurück und müssen alle halbe Jahre ausgespült werden.

"Die Klimaziele des Bundes bis 2020 werden deutlich verfehlt. Es ist also höchste Zeit, alle Chancen zu ergreifen, die zu einer Reduktion von Schadstoffemissionen führen", erklärt Hanke. "Sich auf eine einzige Technologie wie derzeit den Elektroantrieb zu fokussieren, ist dabei nicht zielführend. Es bedarf der Vielfalt und eines

gesunden Wettbewerbs innovativer Ansätze, um eine erfolgreiche Verkehrswende herbeizuführen. E-Gas kann hierzu einen maßgeblichen Beitrag leisten."

Die Kosten, die am Ende für den Verbraucher entstehen würden, sind durchaus konkurrenzfähig. Ein Kilogramm E-Gas dürfte bei 1,10 Euro liegen. Erdgasfahrzeuge verbrauchen zwischen vier und fünf Kilogramm auf 100 Kilometer. Natürlich könnte man den Wasserstoff auch in das Erdgasnetz einleiten. Zwischen zwei und zehn Prozent sind darin bereits enthalten.

In der nun in Betrieb genommenen Testanlage werden die Wasserwerke zudem untersuchen, ob sich das E-Gas auch als Brennstoff für die betriebseigenen Blockheizkraftwerke zur Emissionsreduktion eignet.

Auch Audi setzt seit Jahren auf



Dr. Jens Hanke, Graforce GmbH

alternative, synthetische Kraftstoffe (E-Fuels, E-Gas, E-Diesel). Eine der größten Herausforderungen bei der E-Gas-Produktion ist das in Bio-Gas-Anlagen anfallende Abwasser. Während dieses bislang zur Düngung in der Landwirtschaft verwendet wurde, muss das Abwasser aufeiner **EU-Verordnung** grund zukünftig teuer gereinigt oder entsorgt werden. Durch die Integration der Plasmalyse-Technologie von Graforce in Audis E-Gas-Anlagen wird das anfallende Schmutzwasser zur Herstellung von Wasserstoff genutzt und gleichzeitig gereinigt. Auf diese Weise könnten die Anlagen von Audi künftig effizienter eingesetzt werden. "Die Plasmalyse von Graforce ist ein wichtiger Beitrag für die Herstellung von emissionsarmem Kraftstoff und kann gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit und Effizienz von Biogas- und Power-to-Gas-Anlagen erhöhen", sagt Hermann Pengg, Leiter Projektmanagement erneuerbare Kraftstoffe bei Audi.



Künstliche Intelligenz im Hafen

Ab 2019 ziehen automatische Systeme in die Verkehrssteuerung in Hamburg ein

Der Hamburger Hafen gibt derzeit wenig Anlass zum Jubeln. Nur in der Digitalisierung ist er im Moment ganz vorne. Das zumindest sagte der Chief Digital Officer der Hamburg Port Authority (HPA), Sebastian Saxe, auf einer Veranstaltung des Hamburg Hafen Marketings, das stets bemüht ist, den Hafen der Hansestadt in einem positiven Licht erscheinen zu lassen. So kamen gleich mehrere Hauptakteure aus der Hafenwirtschaft zu einer Pressekonferenz, um zu erklären, wie weit man im digitalen Bereich schon sei und was noch zu erwarten ist. Dabei fielen gleich mehrere Schlagworte: Drohneneinsatz, verstärkte Kooperation und künstliche In-



Sebastian Saxe, CDO HPA

Letztere sieht Saxe bereits im kommenden Jahr verstärkt zum Einsatz kommen. Etwa bei der Verkehrssteuerung an Ampeln. Dort könnten Lkws mit Transpondern versehen werden und mit den Lichtzeichenanlagen automatisch kommunizieren. Tests in den USA hätten laut Saxe ergeben, dass es optimal sei, wenn mindestens drei Lkws hintereinander eine Kreuzung passieren. "Dadurch würde signifikant Treibstoff eingespart." Also soll die Ampel, abhängig von der Verkehrslage, so lange grün bleiben, bis diese drei Lkws durchgefahren sind. "Green-4Transport" heiße das Projekt.



Jan Bovermann, Unternehmensentwicklung HHLA

Eine zweite Einsatzmöglichkeit automatischer Systeme bestehe in der Überwachung von Anlagen. Hier könnten Drohnen mit hochauflösenden Kameras unter Wasser bei der Inspektion von Schiffen hilfreiche Dienste leisten. Aber auch die Tragseile der Köhlbrandbrücke könnten so überprüft werden.

Drohnen können Anlageteile checken

Jan Bovermann, Leiter der Unternehmensentwicklung der HHLA, ergänzte, dass auch sein Unternehmen Drohnen überirdisch



Überwachung des Zustands von Kränen und anderen schwer zugänglichen Anlageteilen der Fall. Er glaubt, dass es im Jahr 2025 in Hamburg jährlich rund 10 Millionen Drohnenflüge geben werde. Deshalb prüfe die HHLA weitere Einsatzmöglichkeiten, etwa den Transport von Leercontainern. "Wir sind da noch ganz am Anfang", sagte Bovermann zu "Stadt Land Hafen". Man prüfe derzeit, ob dies überhaupt technisch möglich sei. Immerhin wiege ein Leercontainer 2,5 Tonnen und das Schwerste, was je eine Drohne ge-

hoben hat, wog 800 Kilogramm.

einsetze. Derzeit sei dies bei der

Zudem müsse die betriebswirtschaftliche Frage geklärt werden. Das Hochheben von Gegenständen erfordert erhebliche Energie. Die HHLA ist nicht zuletzt deshalb eine Beteiligung an dem Startup-Unternehmen Spherie eingegangen, das auf die Entwicklung und den Einsatz von 360° Virtual Reality Drohnen spezialisiert ist. Das Einzigartige an den Spherie-Drohnen ist, dass sie einen vollständig sphärischen 360°-Content hochaufgelöst einfangen, ohne sich selbst zu filmen. Darüber hinaus ist das System so kompakt, dass es sowohl im Außenbereich als auch im Innenbereich hervorragende Bilder auf engstem Raum erzeugt.

Das automatische Fahren wird kommen

Die HHLA ist auch davon überzeugt, dass das automatische Fahren von Lkws kommen wird. Deshalb kooperiere man bereits mit MAN, um dies auf dem CT Altenwerder zu testen (siehe Seite 23). Dabei stehe man vor ganz einfachen Fragen, wie: Was passiert, wenn ein Lkw am Tor hält und es sitzt kein Fahrer darin?

Bovermann rief aber auch dazu auf, dass eine weitere Digitalisierung im Hafen nur funktionieren könne, wenn möglichst alle Unternehmen und deren Mitarbeiter in diesem Bereich zusammenarbeiten würden, um möglichst alle Bereiche im Hafen digital abzubilden. Ziel sei eine Weiterführung der Automatisation im vernetzten Denken unter Einbeziehung aller an der Wertschöpfungskette Beteiligten, also auch den Kunden und Zulieferern.

Hierzu stellt DAKOSY seit Jahrzehnten eine ideale Plattform.



Gerald Hirt, Geschäftsführer HVCC

Geschäftsführer Ulrich Wrage berichtete, dass rund 2.000 Unternehmen und Behörden an seine Plattform angeschlossen seien. "Der Warenverkehr ist zu 95 Prozent digitalisiert." Mancherorts gebe es jedoch immer noch Widerstände gegen Neuerungen. "Wir sind in erster Instanz Moderatoren, die um Vertrauen werben und mit allen reden, um zu erfahren, was die Kunden wirklich brauchen", erläuterte Wrage. Der Rest sei dann relativ einfach.

Binnenschiffer hinken hinterher

Ein Unternehmen, mit dem DAKOSY eng zusammenarbeitet, ist das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC), über das der Anlauf von Hochsee- und Binnenschiffen gesteuert wird. Über das HVCC könnten alle Dienstleister wie Schlepper und Festmacher Informationen abrufen, wann die Schiffe wo eintreffen. Allerdings musste der HVCC-Chef Gerald Hirt einräumen, dass dies bei Hochseeschiffen eindeu-



Johannes Berg, Digital Hub Logistics

tig besser als bei Binnenschiffe funktioniere. Diese würden ihre notwendigen Dokumente immer noch in Papierform einreichen. Man sei jedoch auf dem Wege, dies zu ändern, habe allerdingsmit der geringen Innovationsfreudigkeit der Binnenschiffer zu kämpfen gehabt.

Gemeinsam neue Lösungen finden

Die Widerstände und Ressentiments gegen die Digitalisierung abzubauen, hat sich Digital Hub Logistics auf die Fahnen geschrieben. Dessen Geschäftsführer Johannes Berg berichtete, dass seine Mitarbeiter regelmäßige Treffen und Workshops organisierten, in denen sich etablierte Betriebe und auch Startups austauschten. Es komme immer wieder vor, dass Abteilungsleiter von Großbetrieben von internen Problemen berichteten, für die andere kleine Firmen eine einfache digitale Lösung parat hätten.

Schiffsservice per Mausklick

Die Bluester GmbH bietet Reedern einen globalen Marktplatz für Dienstleistungen an



Bluester-Gründer Christoph Kiese ist nach 14 Monaten mit dem Erfolg zufrieden

Die Digitalisierung der maritimen Wirtschaft schreitet immer weiter voran. Jetzt können nicht nur Schiffe per Computer gesteuert und navigiert werden, sondern auch Dienstleistungen zur Wartung der Schiffe rund um die Welt online eingekauft werden. Das Online-Portal der Bluester GmbH macht's möglich und funktioniert denkbar einfach. Ein Schiffseigner klickt auf dem Portal bestimmte Serviceleistungen an, die für sein Schiff erledigt werden sollen. Neben der Art der Leistung muss natürlich auch der Ort angegeben werden. Die Anfrage wird sodann an alle Firmen verschickt, die den angefragten Hafen bedienen. Diese können dann online ein Angebot abgeben, das per Klick beauftragt werden kann.

Zur Vereinfachung ist das Portal dabei in den zehn wichtigsten Sprachen bedienbar: Neben Englisch und Deutsch sind dies Chinesisch, Griechisch, Italienisch, Spanisch, Japanisch, Koreanisch, Hindu und Farsi. Egal, in welcher Sprache man die Anfrage eingibt, sie wird, da fast ausschließlich per Häckchen gestellt, in den übrigen Sprachen auch verschickt. Bluester achtet dabei darauf, dass die Anfragen auch beantwortet werden. "Wenn nicht, ruft einer unserer Mitarbeiter, die unter anderem in Tadschikistan und China sta-

tioniert sind, direkt an", erläutert Bluester-Gründer Christoph Kiese. "Wir haben ein Interesse daran, dass unser Portal funktioniert – und das rund um die Uhr."

8.000 Anbieter weltweit gelistet

8.000 Dienstleister weltweit sind bei Bluester mittlerweile gelistet, so dass das Ahrensburger Unternehmen ein global flächendeckendes Angebot bieten kann. Für die Dienstleister ist die Nutzung des Portals kostenlos. Reeder zahlen pro Schiff ausschließlich eine feste Nutzungs-Jahresgebühr von 280 Euro im Jahr. Die Dienstleistungsverträge werden direkt zwischen Reeder und Dienstleister geschlossen.

Allerdings ist die Auswahl der Dienstleistungen noch beschränkt. "Wir haben uns zunächst auf regulatorisch geforderte wiederkehrende Prüfungen konzentriert", berichtet Kiese weiter. Darunter fallen die Wartung von Feuerlöschanlagen und Rettungsbooten. Allein für diese Berei-

che gibt es 80 unterschiedliche Dienstleistungen, die in dem Portal erfasst sind. Gemeinsam mit seinem Partner Sebastian Fischer, der Chefprogrammierer ist, arbeitet Kiese im Moment daran, das Portfolio auf Antriebsaggregate und Inspektionsdienstleistungen auszubauen. Dabei kooperiert Bluester unter anderem mit der Klassifizierungsgesellschaft DNV GL, die technische Fachkenntisse einbringt.

Auch auf der Angebotsseite will Bluester nichts dem Zufall überlassen und hat mit Mar-Trust einen weiteren Partner, der checkt, ob die Dienstleister, die sich bei den Reedern melden, finanziell abgesichert sind. Ganz neu ist die Kooperation mit der Klassifizierungsgesellschaft Bureau Veritas, die die Qualität der Dienstleister

checkt. Ein für Auftraggeber und Auftragnehmer gebotener Mehrwert besteht in der gegenseitigen Bewertung nach Abschluss eines Services. Beantwortet werden muss dabei nur eine einzige Frage: "Würden Sie mit diesem Partner noch einmal Geschäfte machen?"

700 Schiffe sind bislang Kunden

Mit dem Portal wollen Kiese und Fischer den Zwischenschritt über Vermittler überflüssig machen. Kiese war einst selbst Broker und stellte dabei fest, dass das Einholen von Angeboten via Email recht aufwendig war. Ein digitaler Marktplatz, der alle Beteiligten zusammenführt, sei da doch wesentlich transparenter.

700 Schiffe sind derzeit bei Bluester registriert. Nicht schlecht für die ersten 14 Monate. Kiese hofft, spätestens mit dem erweiterten Angebot die Zahl auf 5.000 zu erhöhen, langfristig peilt er 10.000 an. "Das muss auch sein, weil eine Plattform am besten funktioniert, wenn darauf viel los ist", meint Kiese. Und er glaubt, dass vor allem Reeder von der Plattform einen Vorteil haben. "Unsere Plattform-Prozesse erlauben es Reedern, wesentlich effizienter zu arbeiten. Ein Muss in einem hart umkämpften Markt."

Die Nachrüstung von Schiffen mit komplexen technischen Anlagen wie beispielsweise Ballastwasser-Reinigungsanlagen steht neuerdings ebenfalls auf der Angebotspalette Zudem dürften die Preise für Serviceleistungen wesentlich überschaubarer werden.



Was bringt geteilte Mobilität?

Viele Konzepte sind nicht neu oder auf andere Städte übertragbar

Die Themen "geteilte Mobilität" und "autonomes Fahren" werden nicht zuletzt auch in Hinblick auf die Intelligent Transport Systems-Konferenz 2021 in Hamburg viel diskutiert. Sie sollen die Zukunft vor allem der urbanen Mobilität prägen – nach Überzeugung der Verfechter ausschließlich in positiver Hinsicht. In diesem Zusammenhang wurde kürzlich in der lokalen Tagespresse ein Jungunternehmer gefeiert, der "mit seiner Idee für bessere Mobilität in der Heimat scheiterte", damit dann in Manila "großen Erfolg" hatte und nun einen "zweiten Versuch in Deutschland" starten wolle. Gegenstand ist eine Version der geteilten Mobilität. Den Verfasser des Beitrags stört es offensichtlich wenig, dass die Bedingungen dafür in Manila völlig andere als in Hamburg sind. Beide Städte diesbezüglich praktisch in einen Topf zu werfen, belegt die nicht seltene Absurdität der Diskussion.

Immerhin wurde in dem Beitrag auf Ergebnisse aktueller Studien deutscher Forschungsinstitute verwiesen, nach denen es durchaus fraglich sei, ob die Realisierung der zahlreichen, bereits am Markt befindlichen oder noch auf den Markt drängenden Versionen der "Shared Mobility" dazu beitragen werden, das "Autoaufkommen auf den Straßen zu reduzieren". Solche Erkenntnisse sind auf Ebene renommierter internationaler Forschungsinstitutionen allerdings alles andere als neu. So heißt es beispielsweise in einer Veröffentlichung des "Citylab" mit dem Titel "How next generation transportation is shaping cities" (Wie Mobilitätsformen der nächsten Generation die Städte beeinflussen/verändern werden): "Forschungsergebnisse legen es nahe, dass Mietwagenrufsysteme (ride-hailing services) den Verkehrstau in den Städten im ganzen Land verschlimmern. Autonom fahrende Autos könnten dieses Problem sogar noch verstärken... Es mehren sich Befürchtungen, dass stark genutzte autonome Fahrzeuge die Straßen verstopfen und den öffentlichen Nahverkehr unterminieren – selbst wenn die Nutzung privater Pkw abnimmt."

Wer die Erfahrungen mit den

Mobility-Sharing-Unternehmen weltweit seit Jahren verfolgt, stößt nicht selten auf erhebliche Schwachstellen und Probleme. Es wäre blauäugig, davon auszugehen, dass die betreffenden Unternehmen in erster Linie die Mobilitätsbedingungen in den Städten verbessern wollen. Im Vordergrund steht in aller Regel der finanzielle Erfolg.

Kommerzielle Konzepte nicht von vorn herein ablehnen

Das bedeutet allerdings nicht, dass deren Konzepte und Angebote in Bausch und Bogen abzulehnen sind. Vielfach handelt es sich dabei um interessante Geschäftsmodelle und durch den Fortschritt der Digitalisierung erst möglich gewordene Betriebsformen, von denen auch konventionelle Systeme in vieler Hinsicht profitieren können. Die Städte sind gut beraten, sich damit im Einzelnen intensiv auseinander zu setzen und die unter den jeweiligen Bedingungen vorteilhaften Modelle in das vorhandene Verkehrssystem zu integrieren – allerdings jedenfalls vorrangig zu den eigenen Regeln. Das gilt auch für Hamburg – nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass die Stadt in der Vergangenheit in

vieler Hinsicht zu den Vorreitern der geteilten Mobilität gehörte.

Die Keimzelle der geteilten Mobilität ist grundsätzlich der öffentliche Personenverkehr (ÖPV – Fern + Nah). Auch geteilte Mobilität in Verbindung mit dem ÖPV ist nicht neu. Prinzipiell schließt das alle Transportketten unter Beteiligung der ÖPV im Sinne eines horizontalen Mobility Sharings ein. Dazu gehören die Fußwege zu und von den Haltestellen ebenso wie Umsteigevorgänge innerhalb eines differenzierten ÖPV-Systems. Der erste Schritt zur systematischen Verknüpfung des ÖPV mit dem motorisierten Individualverkehr war die Einführung von organisiertem Park + Ride (P+R) in Verbindung mit städtischen Bahnsystemen. Nach Chicago 1955 und London 1958 gehörte Hamburg Anfang der 1960er Jahre weltweit zu den ersten Metropolregionen, die ein solches System in großem Umfang einrichteten. Teilweise wurde P+R bereits seinerzeit durch das so genannte "Kiss + Ride" (K+R) ergänzt, also speziell gekennzeich-Pkw-Vorfahrtbereiche Stationen für das Absetzen oder Aufnehmen von Fahrgästen. Auch dabei handelt es sich grundsätzlich um geteilte Mobilität.

Bei der Etablierung des nächsten bedeutenden Komplexes in diesem Zusammenhang war Hamburg sogar weltweiter Vorreiter. Das war die Schaffung eines Verkehrs- und Tarif-Verbundes der in der Region agierenden Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Jahr 1965. Ziel war und ist auch bei allen nachfolgenden Verbundgründungen, Mobility Sharing von durch die beteiligten Unternehmen gemeinsam bereit gestellten Transportketten systematisch betrieblich, tariflich und informatorisch zu optimieren. Es folgte die Einrichtung von Bike + Ride (B+R) Plätzen, also die Förderung der Transportkette Fahrradfahren + ÖPNV. Sie wurden im Laufe der Zeit teilweise mit gesicherten Unterstellplätzen ausgestattet, an ausgewählten Brennpunkten des ÖPNV sogar mit Servicestationen. In jüngster Zeit ist das Spektrum der Shared Mobility Versionen um die als "Microtransit" firmierende Variante mit Scootern/Rollern ergänzt worden.

Auch Anhalter gehören zum Mobility Sharing

Auch die bereits in den 1960er Jahren einsetzende Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten, zunächst vor allem für den überörtlichen Verkehr sind dem Mobility Sharing zuzuordnen, ebenso wie das schon früher einsetzende Anhalterwesen. In den 1970er Jahren folgte die Übernahme der Praxis des Car-Poolings aus den USA, also die Organisation von, bzw. die Verabredung zu Fahrgemeinschaften von Pendlern im Metropolverkehr. Dasselbe gilt für die bereits wesentlich früher auf den Markt präsenten traditionellen Taxen- und Mietwagendienste.

Ein aktueller Schwerpunkt der Shared Mobility ist die dynamische Ausbreitung von kommerziellem Carsharing (car2go, DriveNow etc.) und "Bikesharing" (z.B. StadtRad). Das erfolgte zwar teilweise ausdrücklich gekoppelt mit dem ÖPNV. Nicht selten war und ist allerdings die Folge davon, dass die traditionellen P+R- und B+R-Angebote in Verbindung mit dem ÖPNV vernachlässigt bzw. nicht nachfragegerecht weiterentwickelt werden. Die Taxen- und Mietwagendienste werden seit Jahren ergänzt, teilweise aber auch aggressiv konkurrenziert durch hoch- professionell organisierte Ad-hoc-Mitfahrdienste (Uber, Lyft). Das hat unter anderem zu Auseinandersetzungen hinsichtlich der gesetzlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen eines fairen Wettbewerbs geführt (Stichwort insbesondere: Personenbeförderungsgesetz).

Künftig nur drei Prozent der Pkws noch erforderlich?

Inzwischen verkünden Verfechter eines maximalen Carsharings, unabhängig von oder in Verbindung mit der Vision einer rosigen Zukunft autonom fahrender Autos, dass schon in wenigen Jahren weder Fahrzeugbesitz noch Führerschein für die Nutzung von Pkws erforderlich sein werden, um jederzeit jeden Mobilitätswunsch überall sogar noch besser erfüllen zu können, als das heute der Fall ist. ÖPNV kommt in solchen Szenarien teilweise gar nicht mehr vor. Laut einer, allerdings inzwischen als methodisch höchst fragwürdig eingestuften, Untersuchung der OECD ("Lissa-



Dr.-Ing. Andreas Kossak, Verkehrsexperte

bon-Studie") sollen dann nur noch drei Prozent der heutigen Anzahl von Pkw erforderlich sein. Solche und qualitativ ähnliche Studien befeuern seit Jahren unrealistische Erwartungen hinsichtlich der Zukunft der Mobilität – vor allem in den Städten.

Vor diesem Hintergrund sollten sich auch die in Hamburg für die Gestaltung der künftigen Mobilität Verantwortlichen intensiv und kritisch mit den inzwischen auf internationaler Ebene in großem Umfang verfügbaren Materialien zur Einordnung der Perspektiven urbaner Mobilität auseinander setzen und daraus die für die Metropolregion gebotenen Konsequenzen ziehen. Der Mobilitätswandel wird aller Voraussicht nach tatsächlich drastisch sein. Umso wichtiger ist der sachgerechte und ideologiefreie Umgang mit der Materie. Dabei sollten Fragen der Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt, auf die Lebensqualität der städtischen Quartiere und auf die Sicherheit der Bewohner im Mittelpunkt stehen.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Gemeinsam gegen das Auto-Kartell

Verbraucherzentralen können nun Musterfeststellungsklagen einreichen

Verbraucherrechte gegen Konzerne durchzusetzen, ist in Deutschland ab dem Beginn dieses Monats leichter. Denn seitdem steht in der Zivilprozessordnung (ZPO) die sogenannte Musterfeststellungsklage als neue Verbraucherschutzklage für Verbandsklagen zur Verfügung (§§ 606 ff. ZPO). Bestimmte Verbraucherverbände können dann in einem Musterprozess stellvertretend für Verbraucher vor Gericht ziehen, um Vorfragen zu klären und die Verjährung zu hemmen. Auf diese Weise können Verbraucherverbände für alle betroffenen Verbraucher eine bestimmte Rechtsverletzung (wie eine unwirksame Banken-AGB oder eine Abgasmanipulation am Kfz) eines Unternehmens gerichtlich feststellen lassen und ihnen damit den Weg zum Schadensersatz ebnen.

Das im Juni verabschiedete Gesetz tritt deshalb so zügig in Kraft, um die Position vom Diesel-Abgasskandal betroffener Käufer zu stärken, deren Ansprüche Ende 2018 zu verjähren drohen. Mit der Musterfeststellungsklage können Verbraucherverbände zukünftig in einem Musterprozess Rechtsverhältnisse oder Anspruchsvoraussetzung für eine Vielzahl von betroffenen Verbrauchern gegenüber einem Unternehmer verbindlich feststellen lassen. Gibt das Gericht der Musterfeststellungsklage müssen die Verbraucher ihre Ansprüche gegen den Unternehmer zwar in einem Folgeprozess noch einzeln einklagen, allerdings ist das Gericht im Folgeprozess an die Feststellungen des Musterfeststellungsurteils gebunden.

Der Auslöser für die nach langem Vorlauf und mehrmaligem Abschmettern verabschiedete Klageform war der Diesel-

skandal, der eine Vielzahl widersprechender Entscheidungen zur Folge hatte, im krassen Gegenteil zur flotten Rechtsfindung via Sammelklagen in den US-Diesel-Fällen. Dementsprechend reitete der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) bereits seit längerem für Diesel-Geschädigte eine Musterfeststellungsklage gegen die VW AG vor und hält Verbraucher, die sich anmelden. dazu auf dem Laufenden.

Auch für kleine Unternehmen

Die neue Klageform eignet sich aber nicht nur für solche und ähnliche Masseschäden sondern auch für sogenannte Streuschäden, bei denen die Nachteile für den Einzelnen zu gering sind, um zu klagen (zu hohe Kita-Gebühren, unzulässige Bearbeitungsgebühren etc.). Zuständig für Musterfeststellungsklagen sind die Oberlandesgerichte am Sitz des beklagten Unter-

nehmens als erste Instanz. um nicht viele Jahre bis zu einem rechtskräftigen verstreichen Entscheid zu lassen. Die Revision Bundesgerichtshof ist immer zulässig. Auch Nicht-Verbraucher. d.h. kleine und mittelständische Unternehmen (KMU), werden von einem Musterfeststellungsurteil zumindest indirekt profitieren. Wenn ein Verbraucherverband gegen einen Konzern klagt, wie jetzt im Dieselskandal durch den vzbv, können die KMU ihre Klagen aussetzen, bis der Musterprozess abgeschlossen ist. Klagt also etwa ein Handwerker bereits wegen seiabgasmanipulierten Lieferwagens gegen VW, wird dieses Verfahren ausgesetzt, bis das Musterfeststellungsverfahren des Verbraucherverbandes abgeschlossen ist.

Gemäß den neuen Regelungen der §§ 606 ff. ZPO muss der Verbraucherverband auf der Basis der Ansprüche von zehn betroffenen Verbrauchern

eine Klage einreichen. Hält das Gericht die Klage für zulässig, wird dies veröffentlicht, und es wird ein Klageregister beim Bundesamt für Justiz eröffnet. Dort müssen sich innerhalb von zwei Monaten mindestens 40 weitere Betroffene melden. Anderenfalls ist keine Musterfeststellungsklage möglich. Bis zum Ablauf des Tages vor Beginn des ersten Termins können Verbraucher Ansprüche oder Rechtsverhältnisse, von den Feststellungszielen abhängen, zur Eintragung in das Klageregister anmelden. Einen Anwalt benötigt man dafür nicht, ist aber wegen der notwendigen Formalitäten anzuraten. Das Kostenrisiko trägt ausschließlich der klagende Verband und nicht der Verbraucher.

Die für Verbraucherklagen entscheidende Wirkung der Musterfeststellungsklage liegt in der Bindungswirkung des Musterfeststellungsurteils. Mit der Musterfeststellungsklage kann das Gericht Feststellungen tatsächlicher und rechtlicher Art zum Vorliegen oder Nichtvorliegen der Voraussetzungen für das Bestehen oder Nichtbestehen eines Anspruchs oder Rechtsverhältnisses treffen, an die ein später im Rahmen einer Leistungsklage von einem betroffenen Verbraucher oder Unternehmen angerufenes Gericht bunden ist. Dem mit der Musterfeststellungsklage Oberlandesbefassten gericht wird damit die Möglichkeit eingeräumt, unterschiedlichste fragen für mögliche Leistungsklagen zu klären und damit entscheiden-Unsicherheiten für einen später mit einer Leistungsklage eingeleiteten Prozess im Vorfeld auszuräumen. Schon bisher haben Verbraucherschutzverbände zwar Gerichtsurteile gegen Banken, Konzerne und Unternehmen erstritten, wenn diese beispielsweise unzulässige Bestimmungen in ihren AGB verwendet haben und Verbraucher hierdurch geschädigt wurden. Häufig hatte die große Masse der geschädigten Verbraucher von den Erfolgen der Verbraucherschutzverbände aber nicht viel, denn viele Verbraucherforderungen waren nach den langjährigen Rechtsstreiten bereits verjährt. Mit Einführung der Musterfeststellungs-

klage hat sich dies jetzt grundlegend geändert.

Eine echte Sammelklage ist die Musterfeststellungsklage aber dennoch nicht. Zwar können Verbraucher in Zukunft ihre Rechte ähnlich wie bei Sammelklagen gemeinsam einklagen. Im Unterschied zu Sammelklagen - beispielsweise in den USA - gibt es aber entscheidende Einschränkungen und Abweichungen. Das Verfahren der Musterfeststellungsklage führt nämlich im Gegensatz zu echten Sammelklagen nicht zu unmittelbaren Zahlungstiteln. Es bindet lediglich die Gerichte für spätere Verbraucherklagen an die Feststellungen im Musterklageverfahren, wenn sich der Verbraucher der Musterfeststellungsklage angeschlossen hat. Auch ein erzielter Vergleich gilt nur für die registrierten Verbraucher. Wird ein Anspruch hingegen abgelehnt, können die registrierten Verbraucher ihre Schadenersatzansprüche nicht noch einmal gesondert und individuell geltend machen.

Prozessrisiko für Geschädigte bleibt

Welche Auswirkungen die Musterfeststellungsklage auf das zukünftige Verhalten von Großunternehmen und Konzerne wie z.B. VW haben wird, ist offen. Eine damit verbundene Hoffnung des Gesetzgebers ist sicherlich, dass deren Vergleichsbereitschaft aufgrund des erhöhten Prozessrisikos steigt und dadurch Verbraucher schneller zu Entschädigungen kommen. Aber gerade am Beispiel des Dieselskandals zeigt sich, dass Großunternehmen und Konzerne eine Musterfeststellungsklage nicht wirklich fürchten müssen. Denn selbst wenn in einem Musterurteil das grundsätzliche Bestehen eines Anspruchs festgestellt wird, ist der notwendige Folgeprozess für die geschädigten Verbraucher kein



Matthias Jagenberg, Rechtsanwalt

Selbstläufer und auch immer noch mit einem nicht unerheblichen Kostenrisiko verbunden.

Text: Matthias Jagenberg www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen









Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9 22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

Zertifiziert nach: DIN EN ISO 9001:2008 DIN EN ISO 14001-2004 GMP+, HACCP

Das Wiener Schnitzel ist ein Traum

Das "Abthaus" in Buxtehude liefert raffiniert verfeinerte deutsche Küche





Das "Abthaus" im Herzen der Buxtehuder Altstadt

Uriges Inneres und ein Biergarten auf der Rückseite

Das Alte Land südlich von Hamburg ist immer eine Reise wert. Nicht nur während der Apfelund Kirschblüte, sondern auch, weil es dort eine Reihe hübsch sanierter Städtchen gibt wie zum Beispiel Buxtehude. Und wer sich einmal in die Altstadt begibt, sollte abends unbedingt im historischen "Abthaus" einkehren. Es ist nicht nur eine Attraktion, weil es im Jahre 1399 erbaut wurde und damit das zweitälteste Gebäude der Stadt ist, sondern weil man dort auch gut essen und trinken kann. Gereicht wird traditionell gekochte, raffiniert verfeinerte deutsche Küche zu erschwinglichen Preisen.

Doch der Reihe nach. Das Abthaus befindet sich gegenüber der Petri-Kirche unweit der Este inmitten einer Reihe von Fachwerkhäusern. Der Eingang ist eher dezent. Nur eine Tafel vor der Tür weist auf die Lokalität hin. Im Inneren mit den schweren Holzdecken und den dunklen Fliesen atmet man jedoch sofort Geschichte ein. Auf zwei Etagen befinden sich edel dekorierte Tische. An schönen Sommerabenden kann man auch nach hinten in einen Biergarten durchgehen.

Die Karte ist durchaus aufgeräumt. Es gibt sechs Fleisch- und vier Fischgerichte zwischen 17.90 und 26.90 Euro und fünf unterschiedliche Arten Wiener Schnitzel, die Spezialität des Hauses und für 20,50 Euro mit Bratkartoffeln und Salat zu haben. Dazu drei vegetarische Speisen und sieben Salate für jeweils um die zwölf Euro. Man kann aber auch ein Drei-Gänge-Menü wählen, das für 31,50 Euro zu haben ist und aus den einzelnen Po-



Spinatcrespelle

sitionen der Speisekarte zusammengestellt werden kann.

Natürlich probieren wir das Schnitzel, das mit Butterschmalz gebraten wenig später auf unserem Tisch steht und perfekt aussieht. Die Panade hebt sich luftig vom Fleisch, wie es sein soll, und der Geschmack ist 1a.

In der Vorweihnachtszeit bietet das Abthaus ein Gänseessen (28,50 Euro) an, für das man aber am besten vorbestellen sollte, vor allem, wenn man eine ganze Gans für vier Personen (120 Euro) ordern möchte. Egal, was Sie essen, probieren Sie unbedingt einen der le-

ckeren Weine von der Weinkarte. Für norddeutsche Restaurationen eher ungewöhnlich, kennt man sich damit auch hier bestens aus.

Text: Nils Knüppel



Wiener Schnitzel

Abthaus
Abtstraße 6
21614 Buxtehude
Tel: 04161 55 40 77
Email: info@abthaus.de
www.abthaus.de

Öffnungszeiten: Di. bis So. 17 bis 22 Uhr

Feuer im höchsten Haus der Welt

In "Skyscraper" muss Dwayne Johnson seine Familie retten



Die taffe Gattin



Digitaler Hightech-Raum



Fast 1000 Meter hoch: "The Pearl" in Shanghai



Schön und böse



Will am Abgrund

Filme mit Dwayne "The Rock" Johnson sind irgendwie immer eine sichere Bank. Von wenigen Ausnahme abgesehen ("Baywatch") kann man sich sicher sein, gut unterhalten zu werden, wenn der ehemalige Wrestler dabei ist. Der neueste Film von Rawson Marshall Thruber ("Central Intelligenz") macht da keinen Unterschied. Angelehnt an zwei große Klassiker ist "Skyscraper" ein richtig guter Zeitvertreib, wenn auch kein ganz großer Wurf.

Will Sawyer (Johnson) ist ein ehemaliger FBI-Agent, der nach einem missglückten Einsatz ein halbes Bein eingebüßt und dafür seine bezaubernde Ärztin (Neve Campbell) geheiratet hat. Sawyer hängt die Waffe an den Nagel und wird Sicherheitsberater bei einem gewagten Projekt: Mitten in Hongkong ist "The Pearl" entstanden, der höchste Wolkenkratzer der Welt. Unmittelbar vor der Fertigstellung wird das riesige futuristische Gebäude von einer bestens ausgerüsteten Kommandoeinheit von Finsterlingen angegriffen. In der 96. Etage legen sie Feuer, und Wills Familie befindet sich oberhalb des Brandherds. Will, der sich

außerhalb des Gebäudes befindet, setzt augenblicklich alles Menschen(un) mögliche daran, wieder in den Wolkenkratzer zu gelangen, um seine Familie zu retten. Das Problem: Er wird von der Polizei als Verdächtiger gejagt....

"Skyscraper" ist ein Hybrid aus "Flammendes Inferno" und "Stirb langsam". Befreit von den Zwängen der Logik schreitet die Handlung voran, während Johnsons Charakter sich buchstäblich nach oben arbeitet. Ein Wolkenkratzer brennt und weit und breit ist kein einziger Feuerwehrmann zu sehen. Egal, das geht auch ohne. Hier geht das Visuelle ganz klar über die Logik. Wenn

man bereit ist, sowohl das Innere des Gebäudes als auch die Geschichte als das anzunehmen, was sie sind. nämlich Nonsens, unterhält der Film wirklich passabel. Vollgepackt mit Special Effects wird demonstriert, was modernes Action-Kino zu leisten imstande ist. Was "Skyscraper" über die sonstigen Johnson-Vehikel hebt, ist, dass "The Rock" als verletzlicher Mensch und nicht als Superheld dargestellt wird. Natürlich ist der Hauptdarsteller mit seiner Körpergröße von von 1,96 Meter und einem Gewicht von über 120 Kilo immer noch ein echter Brocken. Aber mit seinem Drei-Tage-Bart weißen und dem fehlenden halben Bein, das ihn den Film über hinken lässt, ist er ein nahbarer Held. Demgemäß ist die beste Szene des Films eine, die ohne Tricks auskommt: Eine Prügelei mit einem Gegner, der noch größer ist und alle Gliedmaßen hat. Hier muss der Held mal ordentlich einstecken.

Text: Martin Soyka



Ab 15. November zu haben

HPC Hamburg Port Consulting GmbH:



(49, oben), Leiter digitale Unternehmensentwicklung bei der Hamburger Hafen und Logistik (HHLA), AG wurde mit Wirkung zum Oktober in die Geschäftsführung der HPC berufen. Er leitet

Jan Bovermann



künftig gemeinsam mit Dr. Felix Kasiske die 100-prozentige HHLA-Tochtergesellschaft. Kasiske verantwortet weiterhin das HPC-Kerngeschäft Hafen- und Transportberatung, während Bovermann den Ausbau der Digital-Kompetenz vorantreiben soll. Seine Aufgabe bei der HHLA als Leiter digitale Unternehmensentwicklung nimmt der neue HPC-Geschäftsführer weiterhin wahr. HPC ist seit über 40 Jahren im Bereich der maritimen und intermodalen Transportberatung tätig und zählt mit seinen 100 Mitarbeitern heute zu den weltweit führenden Full-Service-Anbietern in diesem Sektor.

Carl Robert Eckelmann **Holding GmbH:**



Michael Beyer (49)ist seit Monatsbeginn Mitglied neues der Geschäftsleitung. Bever war bereits vor

20 Jahren als stellvertretender Betriebsleiter im Unternehmen, danach jedoch in der Buss Ports-Gruppe tätig, zuletzt als

Geschäftsführer. Beyer nun alle Eckelmann-Tochtergesellschaften in den Bereichen Transport & Logistik, Industriedienstleistungen und Schienengüterverkehr leiten und ist damit erstmals ein Fremdmanager an der Spitze des Familienunternehmens.

A'PARI **Consulting GmbH:**

Rob Bekking (52) leitet bei dem Wiesbadener Beratungsunternehmen fortan die Analyse und Optimierung von Aufbau- und Ablauforganisationen im Transport und in der Logistik sowie deren IT-Unterstützung. Der Niederländer war zuvor 17 Jahre bei der Schenker AG tätig. gilt als IT-Experte und soll die Vernetzung sowie die Visualisierung und Überwachung des Versandprozesses vorantreiben.

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 |
| |

Medienberatung: Telefon +49.40.26 09 84 79 Flyeralarm E-Mail info@norddeutsches-

Telefon: +49.40.36 09 84 79

or NMK GmbH medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Preise:

Druck:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Online-Ausgabe: 12 Euro

(Print + Online): 60 Euro

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Abonnements:

Print: 54 Euro

Kombi-Paket

Jahresabonnement:

Onlinegestaltung: NMK

Alle Rechte beim Verleger. Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktio-

nellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Redaktion: Matthias Soyka Auflage: (V.i.S.d.P.)

E-Mail info@norddeutsches- NMK

medienkontor.de

Matthias Jagenberg Nils Knüppel

Dr.-Ing Andreas Kossak

Martin Soyka

Print: 1.200

Grafik:

Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als Printausgabe

Nächste Ausgabe: 11. Dezember 2018

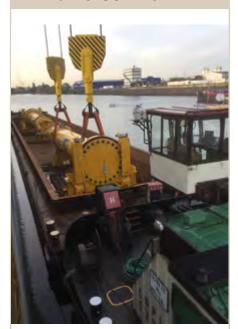
⊕STADT⊕LAND⊕HAFEN⊕

Windpark "Wikinger" in Betrieb genommen



Sassnitz – 45 Kilometer vor Rügen wurde der Windpark "Wikinger" des spanischen Energiekonzerns Iderdrola eingeweiht. Auf einer Fläche von 34 Quadratkilometern drehen sich 70 Siemens-Windräder mit je fünf Megawatt Leistung. Jedes Windrad ist 165 Meter hoch, die Rotoren haben einen Durchmesser von 135 Metern. Das Maschinenhaus ist 222 Tonnen schwer. Damit können 350.000 Haushalte mit Strom versorgt werden. Die Anlage kostete 1,4 Milliarden Euro.

Schwergüter für China verschifft



Hamburg – Der Mehrzweckfrachter "QIANKUN" der Reederei Chipolbrok hat am Wall-

mann Terminal eine Lieferung von 40 Kollis als Off-Shore-Ausrüstung und zwei Schwerstücke von je 350 Tonnen verladen. Diese wurden mit zwei bordeigenen 350-Tonnen-Kränen sicher ins Schiff gehoben. Das Schiff fuhr über Antwerpen nach Indien, Vietnam, den Philippinen, Korea und China.

128 Lautsprecher in Katamaran installiert



Flensburg – Im "Halunder Jet", der Katamaran-Fähre nach Helgoland, hat die Reederei FRS Helgoline für 120.000 Euro 128 zusätzliche Lautsprecher installiert, die ein akustisches Kinoerlebnis vermitteln sollen. Die Fähre mit 680 Plätzen und 35 Knoten Spitzengeschwindigkeit hatte in dem halben Jahr nach ihrer Indienststellung eine Auslastung von 88 Prozent.

Test für autonomes Fahren in Altenwerder

Hamburg – Im Rahmen der Mobilitätspartnerschaft zwischen der Volkswagen AG und der Stadt Hamburg, Gastgeberin des Weltkongresses für Intelligente Verkehrs- und Transportsysteme (ITS) 2021, testen MAN Truck & Bus und die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) in den kommenden Jahren automatisiert beziehungsweise autonom fah-

rende Lkw im Realeinsatz. Einen entsprechenden Kooperationsvertrag haben die Projektpartner unterzeichnet. Als Testumfeld für die Praxiserprobung sollen der HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) und eine rund 70 Kilometer lange Autobahnstrecke auf der A7 dienen. Ein geschulter Sicherheitsfahrer wird in dieser Phase immer im Fahrzeug sein und die Automatisierungssysteme überwachen. Bei Bedarf greift er ein und übernimmt die Fahrertätigkeit.

Schleppreederei kooperiert mit HVCC

Hamburg – Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) und Kotug Smit Towage arbeiten zukünftig im Hamburger Hafen eng zusammen. Erstmals wird damit eine Schleppreederei die Vorplanung der Schiffsanläufe und -abgänge sowie die damit verbundenen Schleppdienste über das System des HVCC abstimmen.

Eimskip wechselte nach Bremerhaven

Hamburg – In der letzten Ausgabe ist uns ein kleiner Fehler unterlaufen. In dem Bericht über das Chaos in Steinwerder hieß es, dass die isländische Reederei Samskip Hamburg in Richtung Bremerhaven verlassen hat. Dies ist falsch. Samskip ist seit jeher vom Standort Cuxhaven aus erfolgreich tätig. Es handelt sich vielmehr um die Reederei Eimskip, die Hamburg nach der Schließung des Buss Hansa Terminals den Rücken gekehrt hat.



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 clearence

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