

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Die HHLA fühlt sich erpresst

Verlagerung eines CMA CGM-Dienstes zu EUROGATE schockt den Vorstand



Foto: SLH

Peter Tschentscher (SPD) hat in Marseille höchst unglücklich agiert

In der Hamburger Hafengeschichte ist dies wohl einmalig: Die HHLA fühlt sich von einem ihrer Kunden erpresst und gibt dem Ersten Bürgermeister, Peter Tschentscher (SPD), die Schuld daran. Der Großkunde CMA CGM hatte zuvor angekündigt, zum Jahreswechsel einen seiner Asiidienste vom Burchardkai zum gegenüber liegenden Eurokai des Konkurrenten EUROGATE zu transferieren. Der HHLA gehen so gut 200.000 TEU Umschlag im Jahr verloren.

Die französische Reederei hatte im Sommer bei einem Besuch Tschentschers in Marseille offen ein Interesse am Erwerb eines Teils des Burchardkais bekundet. Der Erste Bürgermeister soll zumindest nicht ablehnend reagiert haben, zumal er schon mehrfach erklärt hatte, dass

er für die Beteiligung von Reedereien an Terminals ist. Doch von der HHLA-Konzernspitze hieß es zu dem Angebot, dass eine Beteiligung nur dann sinnvoll sei, wenn mit ihr auch neue Ladung nach Hamburg komme. Das jedoch konnten die Franzosen nicht zusichern.

Nun also die Eskalation. „Es war sicher eine emotionale Entscheidung“, heißt es aus Kreisen des HHLA-Vorstands. Man fühle sich von CMA CGM erpresst. Und der Erste Bürgermeister habe alles andere als eine glückliche Figur gemacht. **Seite 6**

**ERFAHRUNG +
ALGORITHMUS =
MEHRWERT**



BIRDIEMATCH
FINDE DEINEN TRAUMJOB

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

Vereinfachung

Der ZDS will die Genehmigungsverfahren drastisch beschleunigen. **S.8**

Rückgang

Der UVHH beklagt den Containerrückgang in Hamburg in den letzten zehn Jahren **S.10**

14. Hafentag

Die Zukunft von Steinwerder Süd stand im Zentrum des Branchentreffens. **S.12**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

**LADOGA
EXPRESS**



1 312141 556148



Liebe Leserinnen und Leser,

was sich da in den letzten Monaten zwischen dem Hamburger Senat, der HHLA und ihrem Großkunden CMA CGM abspielte, sorgt allgemein für Kopfschütteln. Was mag den Ersten Bürgermeister nur geritten haben, bei seinem Besuch in Marseille die Hoffnung auf einen Teilverkauf des Burchardkais zu wecken, ohne dies mit der Führung der HHLA abzusprechen?

Das ist nicht nur ungeschickt, sondern vom Kaufmännischen her auch der völlig falsche Zeitpunkt. Der Börsenkurs der HHLA liegt immer noch bei gut 60 Prozent unter dem Ausgabekurs. Der Umschlag ist weit entfernt von einem Rekordniveau. Und CMG CGM hat nicht erkennen lassen, weitere Ladung nach Hamburg zu bringen.

Prinzipiell sind Reederei-Beteiligungen an Terminals gut. Aber warum das wichtigste Hamburger Terminal zu einem Spottpreis verschleudern?

Ihnen ein frohes Weihnachtsfest!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10



12



14



16

Bürgermeister vorm Hafen-Klub 4
 Wieviel Schuld hat Tschentscher? 6
 ZDS will schnellere Verfahren 8
 UVHH beklagt Ladungsverlust 10
 Was tun mit Steinwerder Süd? 12
 Neue Chance für Jamaika im Bund 14
 5G besteht HPA-Test 16

Wirtschaft

Westhagemanns Baustellen 18

Essen



20

Dos Amigos 20

DVD



21

Mission Impossible Fallout 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

Bürgermeister bekennt sich zum Hafen

Peter Tschentscher stellte sich im Hafen-Klub der maritimen Wirtschaft

Erster Auftritt von Hamburgs neuem Ersten Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) im Hafen-Klub. Der Senatschef bekannte sich vor den Größen der maritimen Wirtschaft ausdrücklich zum Hafen. „Wer aus dem Hamburger Senat kommt, kommt an dem Hafen nicht vorbei“, sagte er. Was auch immer in der maritimen Wirtschaft geschehe – Hamburg sei auch davon betroffen. Und er betonte: „Hafenpolitik ist Schwerpunkt im Senat.“

Nachdem nun endlich das Bau-recht für die Fahrrinnenanpassung der Elbe vorliege, müsse man sich jedoch Gedanken machen, ob das deutsche und EU-Planungsrecht zeitgemäß seien. Über 16 Jahre seien schlicht zu lang. „Es muss in einer Industriegesellschaft möglich sein, dass alle Interessen in einem synchronisierten Verfahren gewahrt werden.“ Dazu müssten sechs Jahre ausreichen. Alles andere mache den Standort Deutschland nicht wettbewerbsfähig. Die negative Haltung der Umweltverbände zur Fahrrinnenanpassung halte er für falsch. Nicht nur, weil der Hafen auch für andere Wirtschaftszweige positive Impulse setze. So sei Flugzeugbau ohne einen Hafen recht schwierig. Sondern auch, weil der Seeverkehr nicht umweltfeindlich sei. Im Gegenteil: Der Transport auf einem Schiff sei am wirtschaftlichsten und am klimafreundlichsten. Und deshalb müsse Hamburg als Hafen auch immer erreichbar bleiben. Die Bauzeit für die Fahrrinnenanpassung werde nun rund drei Jahre betragen.

Keine Abhängigkeit von Niedrigwasser

Die Lage des Hamburger Hafens tief im Landesinneren sei sogar ein Vorteil gegenüber den Konkurrenzhäfen in Rotterdam und



Peter Tschentscher,
Erster Bürgermeister Hamburg

Antwerpen. Man habe hier nicht mit Niedrigwasser zu kämpfen, wenn es um den Abtransport der Container ins Hinterland gehe. Deshalb müssten Engpässe im Eisenbahnnetz weiter beseitigt werden. Hierzu gehöre auch der Bau der S4, der unbedingt bis 2026 realisiert sein müsste, wenn der Fehmarnbelttunnel fertig gestellt sein soll. Durch die separaten Gleise werde der Personennahverkehr vom Fernverkehr entkoppelt. Somit könnten sehr viel mehr Züge Richtung Skandinavien fahren. Zudem müsse unter anderem die Umfahrung von Harburg und die Anfahrt nach Maschen verbessert werden.

All dies erfordere Geld, sagte

Tschentscher. Der Senat habe deshalb festgelegt, dass jährlich 240 Millionen Euro in den Hafen fließen. „Er ist damit strukturell im Haushalt verankert.“ Dies sei auch eine klare Abkehr des damals vom schwarz-grünen Senat eingeführten Prinzips „Hafen finanziert Hafen“. Dies sei grundfalsch gewesen. „Wo auf der Welt funktioniert das?“, fragte Tschentscher. Die CDU habe keine Finanzplanung für den Hafen gehabt.

Was der Senatschef nicht sagte, ist, dass in den letzten Jahren in etwa die gleiche Summe, wie nun angekündigt, an die HPA floss, jedoch aus dem Verkauf der HH-LA-Anteile stammte und nicht aus dem laufenden Haushalt. Durch die nun wieder fest im Haushalt verankerten Mittel werden jedoch kaum weitere Infrastrukturprojekte finanziert. Sie halten größtenteils den laufenden Betrieb am Leben.

Einfuhrumsatzsteuerabgabe anders regeln

In Sachen Finanzen forderte Tschentscher auch von seinem Vorgänger Olaf Scholz ein Umdenken. Der jetzige Bundesfinanzminister müsse dafür sorgen, dass die Einfuhrumsatzsteuer nicht mehr unmittelbar bei Entladung entrichtet werden müsse. Dies sei ein klarer Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Häfen. Rotter-

dam werde ganz unverhohlen damit, dass dies in den Niederlanden nicht nötig sei.

Auch andere Vorgaben der EU könnten Hamburg Kopfzerbrechen bereiten, warnte der Bürgermeister. Nutzerspezifische Infrastrukturprojekte wie etwa Steinwerder Süd oder die West-erweiterung EUROGATE seien eine „Grauzone für die EU-Wettbewerbskommission“.

Tschentscher bekannte sich auch ausdrücklich zu der industriepolitischen Entscheidung, Hapag Lloyd vor einem Verkauf an asiatische Unternehmen geschützt zu haben. Damit bleibe die Reederei in Hamburg verankert. Ebenso werde Hamburg Mehrheitsanteils-eigner der HHLA bleiben. Dabei werde es keine Planwirtschaft geben. „Wir sagen Hapag Lloyd und der HHLA nicht, was sie tun sollen.“ Dies gelte auch für Ter-

minalbeteiligungen. Außer in Altenwerder, wo Hapag Lloyd eine 25-prozentige Beteiligung hat, sei keine Reederei an einem Terminal beteiligt. Dies sei einmalig in Europa. Der Senat dürfe nicht eine Terminalbeteiligung durch Dritte verhindern.

Beim Umweltschutz bleibe noch viel zu tun

Noch viel zu tun bleibe indes im Bereich der Nachhaltigkeit. LNG und Wasserstoff seien wichtige neue Treibstoffe, die genutzt werden müssten, zumal die maritime Wirtschaft eine „Riesen-Zukunft“ haben werde. „Die globalen Märkte werden wachsen.“ Zudem müsse die vorhandene Infrastruktur besser genutzt werden. Es könne nicht sein, dass 80 Prozent aller Lkw mindestens eine der beiden Touren bei der An- oder Abfahrt

eines Terminals leer bewältigten. Hier seien Umfuhren auf dem Wasser eine Alternative.

Aus dem Publikum kamen indes einige Forderungen an den Senats-Chef. Norman Zurke vom Unternehmensverband Hafen Hamburg mahnte an, dass die Stadt die Sanierung von Kaimauern wie in anderen Häfen auch als Hochwasserschutz deklarieren sollte. Durch die jetzige Praxis müssten die Unternehmen über hohe Pachten die Sanierung refinanzieren. Zudem wurde kritisiert, dass es für Speditionen kaum noch günstige Fläche in Hafennähe gebe.

Tschentscher räumte ein, dass die Flächen knapp seien. Mit einer weiteren Verknappung der Hafentflächen am Kleinen Grasbrook wolle die Stadt den Übergang von einer Industriezone zum urbanen Leben einer Stadt realisieren.

Text: Matthias Soyka

EUROPEAN CONTAINERTRUCKING



Containertrucking quer durch Europa ist unser Geschäft.

Wir bedienen täglich alle Häfen der Nordrange und auf Wunsch auch alle anderen europäischen Seehäfen. Grenzüberschreitender Fernverkehr ist für uns genauso selbstverständlich wie Gestellungen im erweiterten Nahverkehr oder große Mengen auf innerdeutschen Strecken.

In Hamburg und zusammen mit unseren Kollegen in Aarhus, Kopenhagen und Göteborg finden wir für jede Herausforderung eine Lösung, und das schnell, zuverlässig und natürlich zu einem marktgerechten Preis.

Mehr Infos auf www.ancotrans.de - Fordern Sie uns heraus.



Wie viel Schuld hat Tschentscher?

Der Erste Bürgermeister gibt vor, eher zufällig von CMA CGM gefragt worden zu sein



Foto:BLG

Am unteren Ende des Eurokais befindet sich der EUROGATE-Großschiffsliegeplatz

Für die HHLA ist das eine ganz neue Situation. Jahrzehntlang diktierte Hamburgs größtes Hafenunternehmen den übrigen Hafenbetrieben seine Bedingungen und Preise. Doch mit der Konzentration der Reeder-Allianzen auf nur noch drei große Marktteilnehmer ist die HHLA nun plötzlich selbst in der Defensive. Offiziell hat CMA CGM die Verlegung eines ihrer Asien-Dienste zu EUROGATE damit begründet, dass die HHLA den Franzosen keine Garantie für eine bevorzugte Abfertigung ihrer Großcontainerschiffe geben wollte.

CMA CGM hatte argumentiert, dass sie in Asien erhebliche Probleme beim Ent- und Beladen der Schiffe habe. Diese verlorene Zeit wollte die Reederei wenigstens in Hamburg wieder reinholen. Die HHLA erklärte jedoch, dass sie ihre Terminals für alle Kunden gleich offen halte. Eine Warteposition für einen Megacarrier sei ohnehin recht hypothetisch, da die HHLA über zwei Großschiffsliegeplätze verfügt, der Dritte ist im Bau.

Umso verwunderlicher ist es für die HHLA, dass CMA CGM zumindest erst einmal probeweise

se für drei Monate zum gegenüber liegenden Eurokai wechselt. Dort gibt es nur einen Groß-

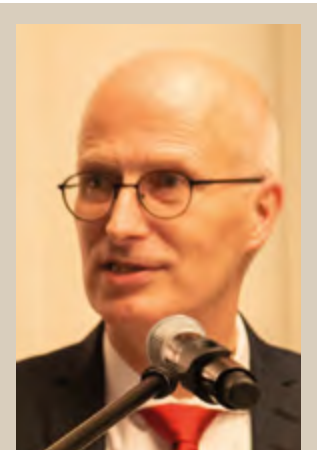
schiffsliegeplatz, der von dem Dienst des langjährigen EUROGATE-Partners Maersk und



Rudolphe Saadé
CMA CGM-Chief



Lars Neumann
HHLA-Entwicklungschef



Peter Tschentscher
Erster Bürgermeister

MSC besetzt ist. Zuvor hatte der größte Kunde der HHLA, Hapag Lloyd, unmissverständlich erklärt, dass ein diskriminierungsfreier Zugang zum Burchardkai für die Reederei eminent wichtig sei.

Lars Neumann, Leiter der strategischen Unternehmensentwicklung der HHLA, sprach auf dem 14. Hamburger Hafentag deshalb von einem „zerstörerischen Wettbewerb für die Werte der Häfen, Terminalbetreiber und Hafendienstleister“. Dies habe auch eine Studie des Internationalen Transport Forums, das der OECD angegliedert ist, erst unlängst bestätigt. Darin wurde als ein Beispiel Rotterdam genannt, wo die Einnahmen des Hafengeldes in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen seien. Auch an anderen Häfen nutzten die großen Allianzen ihre neu gewonnene Marktmacht und spielten konkurrierende Terminals gegen einander aus.

Welche Rolle Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher bei dem Streit mit CMA CGM spielt, ist weiterhin nebulös. Vor dem Hafen-Klub versuchte er, den Vorgang herunterzuspielen. Es sei zu einem Besuch in der Partnerstadt Marseille gewesen. Und dort sei CMA CGM der mit Ab-



Schiffe wie die „Christophe Colomb“ laufen bislang regelmäßig den Bu-Kai an

stand größte Betrieb. So habe es die Höflichkeit geboten, den dortigen Chef zu besuchen. Rudolphe Saadé habe Hamburg sehr gelobt und sein Interesse bekundet, einen Teil des Burchardkais zu erwerben. „Was sollte ich in diesem Moment machen?“, fragte der Bürgermeister. „Ich habe gesagt, dass ich das gut finde, wir aber mit der Geschäftsführung darüber reden müssten.“

Tschentscher vermittelte also den Eindruck, dass er von Saadés Anfrage überrascht worden sei. Aus Kreisen der HHLA hört man etwas völlig anderes. Es habe diverse Vorgespräche seitens der Stadt und CMA CGM diesbezüglich gegeben.

Im Hafen-Klub zumindest kam Tschentschers Aussage nicht gut an. Sie sei doch reichlich schwach gewesen, monierten einige Zuhörer. Immerhin gehörten der Stadt 68 Prozent der HHLA. Und wenn der

oberste Repräsentant der Stadt einen Teilverkauf gut heißt, könnte der Interessent auch erwarten, dass in absehbarer Zeit diesbezüglich etwas passiere. Aus Reihen des HHLA-Vorstands

heißt es kopfschüttelnd, der Erste Bürgermeister hätte doch wissen müssen, was für eine Erwartungshaltung er mit so einer Aussage bei CMA CGM auslöse.

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

Vorschlag für schnellere Verfahren

Der ZDS will nicht nochmal 17 Jahre auf eine Genehmigung warten



Foto: HHM/Dietmar Hasenpusch

Täglich erreichen im Durchschnitt sechs Mega-Carrier den Hamburger Hafen

Eigentlich ist man beim Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) ja ganz zufrieden mit dem abgelaufenen Jahr, auch wenn sich die Umschlagzahlen in den Häfen an Nord- und Ostsee in Summe kaum verändert haben und bei rund 300 Millionen Tonnen liegen. Und schließlich hat man ja mit der endgültigen Genehmigung zur Vertiefung und Verbreiterung der Elbe endlich auch das langersehnte Baurecht zur Fahrrinnenanpassung. Doch noch einmal will man nicht 17 Jahre auf den Baubeginn warten. Schließlich sollen Weser, Ems und der Seekanal vor Rostock auch noch vertieft werden. Deshalb hat der ZDS bei der EU-Kommission einen Vorschlag zur Optimierung der Wasserrahmenrichtlinie eingereicht.

Diese war der Hauptknackpunkt bei der Fahrrinnenanpassung der Elbe und hatte das Genehmigungsverfahren wiederholt massiv in die Länge gezogen. Die Richtlinie war im Jahr 2000 erlassen worden. Damals hatte man festgelegt, sie Anfang 2019 zu überprüfen. In seinem Papier schlägt der ZDS eine Konkretisierung umstrittener Begriffe und Vorgaben vor, ohne den Charakter der Richtlinie außer Kraft zu setzen. Vor allem bei dem Verschlechterungsverbot müsse nachgebessert

werden. Dieses sieht bislang vor, dass ein Eingriff in ein Gewässer nur dann genehmigt werden darf, wenn sich sein Zustand hinterher verbessert. Eine Ausnahme ist nur möglich, wenn der Eingriff von herausragendem öffentlichen Interesse ist. Der ZDS will nun diese Auslegung des EuGH korrigieren und zu der zuvor üblichen Einteilung der Gewässer in Zustandsklassen zurückkehren. Zudem müsse eine Bagatellschwelle eingebaut werden.

Alternativ müsse eine Ausnah-

meregelung auch für privatnützige Vorhaben aufgenommen werden. Immerhin habe laut den Worten von ZDS-Präsidiumsmitglied Jan Müller das Elbvertiefungsverfahren in Hinblick auf die Weser gezeigt, wie so ein komplexes Verfahren zum Abschluss gebracht werden könne. ZDS-Vizepräsident Jens Aurel Scharner hofft, dass der Seekanal Rostock im Jahr 2022 vertieft wird. ZDS-Präsident Frank Dreeke mahnte aber an, dass auch an Land die Vorhaben schneller umgesetzt werden



Jens Aurel Scharner,
ZDS-Vizepräsident



Frank Dreeke,
ZDS-Präsident



Jan Müller,
ZDS-Präsidiumsmitglied

müssten. Der ZDS begrüße das Planungs- und Beschleunigungsgesetz des Bundes, durch das Bahnprojekte von 20 auf 15 Jahre verkürzt werden sollen. Jedoch sei auch das noch zu lange.

Dreeke hob bei der Jahresversammlung des ZDS zudem die Bedeutung der deutschen Seehäfen hervor. Sie seien „systemrelevant“, da über sie rund zwei Drittel des deutschen Außenhandels abgewickelt werden würden. Rund ein Viertel aller Arbeitsplätze in Deutschland sei vom Export abhängig. Die deutschen Seehäfen fertigten jährlich rund 120.000 Schiffe ab. Unter den rund 300 Millionen Tonnen seien 3,5 Millionen Pkw, 15 Millionen Container, 24 Millionen Tonnen Getreide, Ölsaaten und Futtermittel sowie 38 Millionen Tonnen an Kohle, Erdgas und Erdöl.

Die Hafenwirtschaft sei leistungsfähig und innovationsfreudig, ergänzte Dreeke. „Wir haben die industrielle Revolution durch die Digitalisierung erkannt.“ Deutschland sei noch immer Logistik-Weltmeister. Das kön-

ne man nicht sein, wenn alles schlecht wäre. Jedoch müsse der Bund dringt die Regelung bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer für nicht EU-Waren ändern. Deutschland sei einer von fünf Staaten, die nicht das vereinfachte Verfahren anwenden, sondern die Steuer direkt bei der Einfuhr ins Land erheben. Diese wird derzeit von den Importeuren

vorfinanziert und später zurück-erstattet, wenn beim Verkauf der Ware die Steuer noch einmal erhoben wird. Dies bedeute einen finanziellen und verwaltungstechnischen Mehraufwand und letztlich einen klaren Wettbewerbsnachteil gegenüber Ländern wie den Niederlanden oder Belgien.

Text: Matthias Soyka



Foto: BLG

Auch bei der Bahnanbindung dauern die Bauvorhaben zu lange

Fast 40 Prozent verloren

UVHH beklagt gegenläufige Entwicklung in den Nordrange-Häfen



Fotos: SLH

Die Umschlagzahlen sind in Hamburg im Gegensatz zur Konkurrenz weiter rückläufig

Deutschlands größter Seehafen hinkt seit geraumer Zeit der Konkurrenz hinter. Das beklagte der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, in seiner Jahrespresskonferenz. Zwischen 2007 und 2017 habe Hamburg im so wichtigen Containerumschlag 10,8 Prozent verloren, während die meisten anderen Häfen der Nordrange zum Teil kräftig zulegen: Rotterdam und Antwerpen um jeweils 27 Prozent, Bremerhaven um 13 Prozent. Nur Le Havre sackte um neun Prozent ab. Gegenüber den wichtigsten Konkurrenzhäfen ergibt sich damit ein Abstand von fast 40 Prozent.

Auch die jüngsten Umschlagzahlen, die das Hafen Hamburg Marketing (HHM) nicht mehr in einer Pressekonferenz verkündet, sondern nur noch in Schriftform, machen da keine Ausnahme. Der Containerumschlag sank in den ersten neun Monaten dieses Jahres um 2,4 Prozent auf 6,6 Millionen TEU, der Gesamtumschlag sogar um 3,4 Prozent auf 100,8 Millionen Tonnen. Das HHM führte die miesen Containerumschlagzahlen vor allem auf einen Rückgang bei den leeren Boxen im Transshipmentbereich zurück.

Dort sank die Gesamtzahl um über zehn Prozent.

Für Bonz sind die Probleme allerdings hausgemacht. Da sei zum einen die immer noch nicht realisierte Fahrrinnenanpassung der Elbe. Es bestehe nun zwar Baurecht, aber die Wasser- und Schifffahrsdirektion des Bundes habe es versäumt, die notwendigen Baggerarbeiten schon im Vorfeld der endgültigen Genehmigung auszuschreiben, so dass sofort mit dem Bau hätte begonnen werden können. So habe man erneut mindestens ein halbes Jahr Zeit vergeudet. Laut

Bonz habe die Stadt Hamburg sogar angeboten, die Kosten für die vorzeitige Ausschreibung zu übernehmen, die WSD jedoch abgelehnt.

Sehr zum Ärger des UVHH hätten die Hamburger Grünen einen Antrag des Senats zur Ergänzung des Beschleunigungsgesetzes für Großvorhaben im Bundesrat blockiert. In ihm hatte es geheißen, dass ein Projekt, wenn es erst einmal vom Parlament beschlossen worden sei, nicht mehr im Grundsatz blockierbar sei. „Hier hat Hamburg eine historische Chance verpasst“, kritisierte Bonz.



Jaana Kleinsschmidt von L.,
Vizepräsidentin UVHH



Gunther Bonz,
Präsident UVHH



Ulfert Cornelius,
Vizepräsident UVHH

Doch es gibt auch noch andersorts Schwierigkeiten. Da wären die vielen Baustellen, mit denen Hamburg überzogen ist. Hier müsse es dringend eine bessere Koordination geben, so dass Ausweichstrecken nicht auch aufgrund von Baustellen zur Staufalle werden.

Neue Flächen für Verklappung finden

Bonz mahnte zudem an, dass sich Hamburg dringend um andere Flächen für die Verklappung von Sedimenten kümmern müsse. Der Bau der Begegnungsbox im Rahmen der Fahrrinnenanpassung liege genau in dem Bereich, wo derzeit ein Großteil des Baggerguts abgekippt werde. Wenn dieser künftig wegfalle, müsse Ersatz her. Eigentlich bliebe da nur der Bereich der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee. Hier müsse man sich mit Schleswig-Holstein einigen. Eine Genehmigung dauere vier bis fünf Jahre, die Fläche

werde aber bereits in zweieinhalb Jahren benötigt.

In diesem Jahr wurden deutlich weniger Sedimente gebaggert als 2017, wie eine Kleine Anfrage der FDP an den Hamburger Senat ergab. In den ersten neun Monaten wurde bis zu 50 Prozent weniger Schlick abgefahren. Die Zahl dürfte aber mit Beginn der Baggerarbeiten zur Fahrrinnenanpassung um rund 20 Prozent ansteigen, rechnen Experten.

Die zweitwichtigste Forderung des UVHH ist die Anpassung der Handhabung des Umsatzsteuergesetzes an die übrigen europäischen Staaten. Hier sei in einem Zwischenschritt im kommenden Jahr zumindest mit leichter Entspannung zu rechnen, wenn die Verrechnung der Einfuhrumsatzsteuer mit anderen Steuern zulässig werde.

Abseits des Lkws müssten die anderen Verkehrsträger attraktiver werden. Hier sei es aber kontraproduktiv, so Bonz, dass die Hamburg Port Authority die Hafeneisenbahn in ihren zu

refinanzierenden Haushaltsteil eingeordnet habe. Dies werde unweigerlich zu höheren Trassenpreisen führen. Gleiches gelte für das Hafengeld bei Binnenschiffen, zumal die Bundesregierung die Befahrensabgaben für Binnenschiffe ganz abschaffen will.

Vorsichtig optimistisch für das kommende Jahr

Für das kommende Jahr zeigt sich Bonz vorsichtig optimistisch. Die vor allem von den USA initiierten Handelsstreitigkeiten seien zwar ein Unsicherheitsfaktor für den Welthandel, jedoch werde es im kommenden Jahr sicher nicht weniger Umschlag in Hamburg geben, auch wenn der Hansestadt durch das Inkrafttreten der Sanktionen gegen Iran Anfang November nochmals Ladung in fünfstelliger TEU-Höhe verloren gehen werde. Diese Container werden künftig in Antwerpen über ein Terminal von Dubai Ports umgeschlagen.

Text: Matthias Soyka

Was tun mit Steinwerder Süd?

Der 14. Hamburger Hafentag drehte sich ganz um die Nutzung des Mittleren Freihafens



So könnte eine Nutzung aussehen: An der Nordspitze legen Seeschiffe an, darunter diverse Betriebe

Am Anfang stand ein knallhartes Dementi. Nichts sei an dem dran, was „Stadt Land Hafen“ in seiner vorletzten Ausgabe geschrieben habe. Kein Investor müsse eine „Kaimauer mitbringen“, wenn er die Ausschreibung für die Nutzung in Hamburg Steinwerder gewinnen werde, versicherte Lutz Birke, Leiter des Immobilienmanagements bei der Hamburg Port Authority, beim 14. Hamburger Hafentag in der HSBA. Doch auf Nachfrage ruderte Birke zurück und bestätigte den Bericht dieser Zeitung weitestgehend.

Demnach werde die HPA Anfang nächsten Jahres sehr wohl einen Antrag zur Planfeststellung für eine lediglich mit einer Uferböschung gesicherten Fläche in Steinwerder Süd einreichen. Dies sei jedoch nur ein erster Schritt, um die Zuschüttung des Oderhafens, den Abtrag der Nordspitzen der beiden bestehenden Landzungen des alten Rossterminals und des ehemaligen Buss Hansa Terminals sowie die Niveauerhöhung bis zum Erreichen der Hochwassersicherheit zeitnah voranzutreiben. Mitte nächsten Jahres soll dann eine Ausschreibung für die Nutzung der Fläche erfolgen. Wie diese genau aussehen soll, stehe laut Birke auch jetzt immer noch nicht fest. Sicher sei nur, dass der Bau eines

weiteren Vollcontainerterminals angesichts der seit Jahren stagnierenden Umschlagzahlen keinen

Sinn mache. Auch bei einem sprunghaften Anstieg reichten die Erweiterungsmöglichkeiten



Lutz Birke,
HPA Immobilienmanagement



Rainer Fabian
Leiter Süd-West-Terminal



Die Planer haben ein Raster über die Fläche gelegt. In den Parzellen können sich einzelne Betriebe ansiedeln

bei EUROGATE und am CT Tollerort aus.

Sicher sei aber, dass es sehr wohl Seeschiffumschlag geben soll. Hierzu werde sich die HPA ganz nach den Wünschen des zukünftigen Pächters richten. Am wahrscheinlichsten sei, dass an der Nordseite der 33 Hektar großen Fläche eine Kaimauer errichtet werde. Ein Meter Kaimauer kostet je nach Nutzung, Wassertiefe und Belastung an Land zwischen 50.000 und 80.000 Euro. Diese Kosten müssten dann jedoch tatsächlich vom Pächter getragen werden. Dabei gebe es drei „nutzerspezifische“ Möglichkeiten, rechnete Birke vor: Entweder der Investor zahle die Kaimauer selbst und muss dafür nur noch eine geringe Pacht entrichten, oder die HPA muss die Baukosten vorstrecken und schlägt die Summe auf die jährliche Pacht, so dass die Baukosten nach einigen Jahrzehnten vollständig refinanziert seien.

Dafür seien gerade von der Bürgerschaft die Voraussetzungen geschaffen worden, indem man das alte Pachtrecht im Hafen um die Möglichkeit einer Erbpacht erweitert habe, die nun eine Flächenvergabe von nicht nur 30 sondern 40 bis 60 Jahren gestatte. Im für die HPA ungünstigsten Fall findet sich nur ein Investor, der, wie es bislang üblich ist, lediglich einen Teil der Baukosten über die Pacht refinanzieren will. Dann müsse die HPA jedoch bei der EU-Kommission einen Antrag auf Notifizierung stellen, dass es sich bei dieser Maßnahme nicht um eine unerlaubte Beihilfe für ein einzelnes Unternehmen handle.

Nicht zuletzt deshalb geht die HPA fest davon aus, dass sich nicht nur ein Umschlagbetrieb auf dem Gelände ansiedeln werde. Deshalb hat die Hafenverwaltung in diversen Planspielen die Fläche in unterschiedliche, etwa vier Hektar große Waben aufgeteilt

und diverse Nutzungsmöglichkeiten abseits des reinen Umschlags angedacht. Rainer Fabian, der mit seinem Süd-West-Terminal beim letzten Ideenwettbewerb der HPA zu Steinwerder Süd mit dem zweiten Platz ausgezeichnet worden war, warb noch einmal für die Idee eines reinen ShortSea-Terminals. Sein holländischer Mutterkonzern mache mit einem ähnlichen Terminal in Rotterdam 20 Prozent seines Umschlags. Dabei solle es sich nur um europäische Kurzstreckenverkehre handeln, Feederboxen sollten weiterhin bei den DeepSea-Terminals verbleiben. „Ganz ohne Container wird kein Terminal zu betreiben sein“, meinte er. Selbst auf seinem Multipurpose-Terminal (C. Steinweg) würden jährlich 50.000 TEU umgeschlagen. Eine Verladung könnte dabei direkt vom Lkw auf das Schiff erfolgen. Eine Zwischenlagerung nahe der Kaikante sei unnötig.

Text: Matthias Soyka

Fenster für neues Jamaika-Bündnis

FDP-Fraktionschef Michael Kruse sieht in Personalwechseln Chancen im Bund

Vor einem Jahr platzten die Jamaika-Verhandlungen in Berlin. Noch ein gutes Jahr ist es, bis in Hamburg wieder gewählt wird. FDP-Fraktionschef Michael Kruse sieht im Stadt Land Hafen-Interview viele Versäumnisse des rot-grünen Senats im Bereich der Hafen- und Verkehrspolitik. Und gestiegene Chancen für einen erneuten Anlauf, ein Jamaika-Bündnis im Bund zu schmieden, auch wenn es gegenüber den Grünen massive Differenzen in der Dieselpolitik gibt.

Herr Kruse, vor einem Jahr hat die FDP die Verhandlungen zu einer Jamaika-Koalition in Berlin abgebrochen. Seitdem verlieren CDU und SPD dramatisch an Zuspriechung, aber die FDP kann nicht davon profitieren. Haben Sie da einen Fehler gemacht?

Kruse: Viele Menschen, die uns damals gewählt haben, haben sich gewünscht, dass wir mitregieren. Regieren ist aber kein Selbstzweck. Wenn wir regieren, wollen wir unsere Inhalte umsetzen. Das wäre in der Konstellation von 2017 nicht gegangen. Seitdem ist viel geschehen. Keine Partei, die mit uns verhandelt hat, wird in acht Wochen noch den gleichen Bundesvorsitzenden haben. Erst die Grünen, nun die CDU, im Januar die CSU. Die Verhandlungen waren davon geprägt, dass die handelnden Personen bei Union und Grünen am Ende ihrer politischen Laufzeit standen. Mit der Bewegung, die es nun bei CDU, CSU und Grünen gibt, gibt es in absehbarer Zeit auch ein Fenster für neue Jamaika-Verhandlungen.

Hamburgs Erster Bürgermeister hat der HHLA mit seiner Reise nach Marseille einen ziemlichen Bärendienst erwiesen. Vor dem Hafen-Klub sagte er, er sei mit der Anfrage CMA CGMs, den einen Teil des Burchardkais über-

nehmen zu wollen, ziemlich überrascht worden.

Kruse: Zwei Dinge hierzu. Erstens. Ganz offensichtlich stimmt die Kommunikation seitens des Senats mit großen öffentlichen Unternehmen nicht. Das ist bei der Bürgermeister-Reise nach



FDP-Fraktionschef Michael Kruse

Marseille deutlich geworden. Es darf nicht sein, dass Angebote gemacht werden, die in den betreffenden Unternehmen nicht bekannt sind. Da muss es vorher ein abgestimmtes Briefing mit den Stakeholdern geben. Wenn ein Bürgermeister in ein für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt so wichtiges Gespräch so schlecht vorbereitet hineingeht, ist das unprofessionell.

Zweitens: Hinter den lose gemachten Äußerungen des Bürgermeisters verbirgt sich eine fehlende Strategie. Die eigentliche Fragestellung ist ja: Terminalbeteiligung ja oder nein? Wenn ja: Was wollen wir damit erreichen? Ladung am Standort sichern,

mehr Mengen nach Hamburg holen. Das wären meine Ziele. Unter der Maßgabe, dass man allen drei Reederallianzen eine Perspektive bietet. Denn das wäre ja genau das, was mit einer Beteiligung von CMA CGM am Burchardkai nicht passieren würde. Hapag Lloyd hat mehrfach erklärt, dass ein ungehinderter Zugang zum Burchardkai für sie eminent wichtig ist.

Die Konzeptionslosigkeit zieht sich ja wie ein roter Faden durch die Hafenpolitik.

Kruse: Man muss da mit der nötigen Offenheit an die Sache herangehen. Die HHLA hat da einen deutlichen Schritt in die richtige Richtung gemacht, indem sie sich jetzt überlegt, was es abseits des bloßen Löschens von Containern noch gibt. Lange war man dort Innovationen gegenüber nicht aufgeschlossen. Das hat sich geändert und das ist gut.

Was wird der neue Wirtschaftsminister Michael Westhagemann bringen?

Kruse: Er wird sich schnell einarbeiten müssen. Ich erwarte schnelle und sichtbare Erfolge dabei, den Hafen breiter aufzustellen. Der Hamburger Hafen braucht einen Wachstumsimpuls, etwa durch eine große Industrie-

ansiedlung in Steinwerder-Süd. Als ehemaliger Vorsitzender des Industrieverbands kennt er sich in der Industrie bestens aus, was eine gute Voraussetzung ist. Und die Zeit dafür ist günstig, denn es gibt viele Unternehmen, die nach Flächen suchen.

Da macht die HPA etwas völlig anderes. Für Steinwerder-Süd soll es nun ein zweistufiges Verfahren geben. Erst die Flächenverfüllung mit einer Böschung als Hochwasserschutz, später der Bau von Kaimauern nach den Wünschen des Investors.

Kruse: Das zweistufige Verfahren ist das Eingeständnis, dass man sich bisher nicht um die Ansiedlung gekümmert hat.

Die Zweistufigkeit wird nun so begründet, dass man mit dem ersten Planfeststellungsbeschluss Zeit gewinnt, um nun schon einmal mit der Verfüllung zu beginnen. Zehn Jahre passiert nichts, und nun diese Hektik.

Kruse: In Wahrheit ist das ja keine Beschleunigung. Sondern im Gegenteil. Im Sommer hatte der Senat auf meine Anfragen noch in Aussicht gestellt, dieses Jahr Planfeststellung zu erwirken und die Ausschreibung zu starten. Jetzt soll die Ausschreibung erst im kommenden Sommer erfolgen, ihre Ausgestaltung ist noch immer nicht bekannt. Da verspielt der Senat gerade Chancen.

Auch für MAN gibt es keinen vernünftigen Plan. Deren Kaikante, genau gegenüber von Steinwerder-Süd ist seit Jahren einsturzgefährdet und kann nicht genutzt werden. Die HPA, die Eigentü-

merin des Grundstücks ist, verweist an die HHLA, die das Gelände an MAN untervermietet hat.

Kruse: So oder so gehört die Kaikante der Stadt. Dieses Beispiel zeigt: Es fehlt der Stadt an der richtigen Haltung den Unternehmen gegenüber. Wir müssen den Hamburger Hafen als Universalhafen ausbauen. Dort, wo ich Produktion habe, wo ich Wertschöpfung habe, wo ich Arbeitsplätze habe, kommt automatisch



Kruse: „Senat fehlt Hafenkonzept“

die Ladung hin. Wertschöpfung und Fertigungstiefe müssen viel mehr in den Fokus der Hamburger Politik und nicht nur bloßes Containerzählen.

Thema Luftreinhaltung. Es gibt die ersten Fahrverbote, der Die-

sel wird verteufelt. Wie sehen Sie das?

Kruse: Erste Messungen haben gezeigt, dass sich die Luft trotz Durchfahrtsbeschränkungen nicht verbessert. Es geht den Grünen nur um den Kampf gegen den Verbrennungsmotor. Die Überschreitungen einzelner Werte an einzelnen Stationen sind da ein willkommenes Beispiel, um eine ganze Industrie zu diskreditieren.

Und den Autofahrern, die einen nicht-manipulierten Diesel gekauft haben – was die große Mehrzahl ist –, wird gesagt, sie sollen mal eben ein neues Auto kaufen.

Kruse: Genau. Dabei ist das Kernproblem der fossile Treibstoff. Es gibt bereits klimaneutrale synthetische Kraftstoffe, deren weitere Erforschung dringend nötig ist. Wasserstoff könnte auch eine große Zukunft haben. Was die Grünen allerdings derzeit machen, ist eine Kriegserklärung an die deutsche Industrie. Wir halten diesen Weg für völlig falsch.

Das Gespräch führte: Matthias Soyka



Heinrich Osse

L A G E R H A U S G M B H

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg

www.osse-logistik.com



5G bringt den Hafen in Fahrt

Testfahrten für neuen Mobilfunkstandard offenbart viele Möglichkeiten



Fotos: SLH

Von der HPA-Zentrale aus werden Verkehrsampeln jetzt auch über 5G gesteuert

Seit Anfang dieses Jahres testen die Deutsche Telekom, Nokia und die Hamburg Port Authority (HPA) im Hamburger Hafen den neuen Mobilfunkstandard 5G auf seine Tauglichkeit. Nach gut der Hälfte der Testphase zogen die Beteiligten nun eine Zwischenbilanz. Ihr einhelliges Votum: Alles funktioniert prima, die Möglichkeiten sind vielfältig. So können mit 5G zum Beispiel Ampeln direkt angesteuert und von einer Zentrale aus verkehrsgerecht geschaltet werden. Dazu muss lediglich ein Decoder an der Ampel angeschraubt werden. Neue Kabel müssen dazu nicht verlegt werden.

Um das Signal in den Hafen zu bringen, wurde am Fernsehturm ein Sender installiert, der bis zu acht Kilometer des Hafengebiets weitestgehend erfasst. Neben einer Ampelanlage am Finkenwerder Knoten werden auch diverse Schiffe der HPA angesteuert, die ständig Sensordaten über Bewegungen und Umweltbeschaffenheit im Hafen liefern. Natürlich können über den neuen Mobilfunkstandard auch Firmen ihre gesamte IT-Kommunikation abwickeln. Zudem bietet 5G die Möglichkeit zu Augmented Reality. Hierbei werden digitale dreidimensionale Bilder über



Der hellgraue Kasten sendet Daten

das Realbild einer Brille gelegt. Der Betrachter kann so beispielsweise einen optischen Eindruck gewinnen, wie eine geplante Brücke an einer bestimmten Stelle nach deren Errichtung tatsächlich aussehen würde. Oder ein Mitarbeiter wird von einem Vorgesetzten vom Bildschirm aus ferngesteuert, indem das Bild der Brille des Mitarbeiters auf den Computerbildschirm des Vorgesetzten übertragen wird und dieser Anweisungen gibt, wohin sich der Mitarbeiter zu bewegen hat. Der Chef kann dabei sogar mit einem Pointer das Ziel einkreisen, das der Mitarbeiter

umgehend auf der Projektion in seiner Brille ebenfalls sieht.

Für HPA-Chef Jens Meier ist der Test bereits jetzt ein voller Erfolg. 5G biete enorme Möglichkeiten, die vor allem auch viele Firmen nutzen könnten. Der neue Mobilfunkstandard schaffe aber auch die Voraussetzung für autonomes Fahren. Diese werde vor allem durch die extrem kurze Reaktionszeit des Systems begünstigt, erklärte Wolfgang Hackenberg, Geschäftsführer von Nokia Deutschland. Dadurch seien Übertragungen in Echtzeit möglich. Für den Normalkunden werde es künftig beispielsweise möglich sein, einen Parkplatz über sein Smartphone zu finden. Dadurch würde der innerstädtische Verkehr um bis zu 30 Prozent reduziert werden.



Henrik Roseger mit 3-D-Brille

Die ersten 5G-fähigen Smartphones dürften Ende nächsten Jahres auf den Markt kommen. Bis das System jedoch flächendeckend auch von der Industrie genutzt werden kann, dürfte es noch bis zum Jahr 2025 dauern. Schon jetzt seien 80 Prozent der Mobilfunkmasten miteinander per Glasfaserkabel verbunden, sagte Antje Williams, Executive Program Manager 5G der Deut-

schen Telekom. Die übrigen LTE-Masten könnten aufgerüstet werden, so dass auch sie die enormen Datenmengen transportieren könnten.

Eine weitere Besonderheit des 5G-Standards ist seine zielgenaue Einsetzbarkeit. „Slicing“ nennt man das in der Fachsprache und meint damit, dass innerhalb einer Minute ein bestimmter Bereich eingerichtet werden kann, auf den nur eine vorher definierte Gruppe Zugriff hat. So könnte die Polizei zum Beispiel für einen bestimmten Einsatz einen derartigen Slice für einige Stunden zugewiesen bekommen. Oder ein Unternehmen könnte ein mobiles betriebsinternes Mobilfunknetz dauerhaft erhalten.

Text: Matthias Soyka



Antje Williams (Deutsche Telekom), Wolfgang Hackenberg (Nokia) und HPA-Chef Jens Meier sind zufrieden

Die Baustellen des neuen Senators

Was Michael Westhagemann in der Verkehrspolitik nun anpacken sollte

Im aktuellen „Bundesländerindex Mobilität & Umwelt 2018/ 019“ steht Hamburg an 14. – und damit drittletzter – Stelle. In der Vorgängerausgabe war es noch mit Abstand der letzte Platz. Zwar sind die Ergebnisse derartiger Rankings im Einzelnen durchaus in Frage zu stellen. Die Tendenz sollte vor Ort gleichwohl ernst genommen werden – zumal der Verkehrspolitik in der Hansestadt im Bundesvergleich ausdrücklich die schlechteste Note erteilt wurde. Den neuen Verkehrssenator Michael Westhagemann erwartet also eine Herkules-Aufgabe, wenn er – was zu wünschen ist – sein Amt mit dem Ziel angetreten hat, die Hamburger Verkehrspolitik in der ganzen Breite der Herausforderungen auf ein neues, zukunftsfähiges und nachhaltiges Fundament zu stellen.

Dabei geht es keinesfalls in erster Linie um die dringend gebotene Verbesserung des desolaten Baustellenmanagements im Straßensektor. Dazu gehören unter anderem eine deutliche Verbesserung des Verkehrsmanagements, eine realistische und ideologiefreie Parkraumpolitik, die sachgerechte Erweiterung der Geteilten Mobilität, die Ergänzung des Stadtschnellbahnnetzes, der längst überfällige Ausbau des Hauptbahnhofs, die Überprüfung des Radverkehrskonzepts, die umwelt- und stadtverträgliche Neuordnung des urbanen Straßengüterverkehrs, die wirkungsvolle Bekämpfung der Luftverschmutzung durch den Straßenverkehr und die Kreuzfahrtschiffe, die Reduzierung des Unfallgeschehens etc.. Neben der Bereinigung der vielfältigen Mängel der Gestaltung und Organisation des Bodengebundenen Verkehrs ist jedenfalls auch eine sehr gründliche und grundsätzliche Bestandsaufnahme und Positionierung zur Zukunft des Seehafens und des Flughafens geboten.

Hoffnungen an Elbvertiefung könnten trügerisch sein

Der Hamburger Hafen verliert seit Jahren Marktanteile an die Konkurrenten. Das betrifft vor allem die

„ARA-Häfen“ Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Die Erwartung, mit der Elbvertiefung werde diese Tendenz mehr oder minder automatisch wieder kompensiert oder gar umgekehrt, könnte trügerisch sein. Hinsichtlich der Elbvertiefung ist zumindest in Betracht zu ziehen, dass es sich dabei gegebenenfalls um einen Pyrrhus-Sieg handeln könnte. Die Auswirkungen nicht nur auf das höchst empfindliche Ökosystem, sondern vor allem auch auf das Gezeiten-Regime könnten erheblich intensiver und bedrohlicher sein, als bisher zugrunde gelegt. Das gilt nicht zuletzt und insbesondere in Hinblick auf den fortschreitenden Klimawandel. Kein noch so hoch entwickeltes Simulationsmodell ist imstande, die extreme Komplexität der relevanten Zusammenhänge auch nur annähernd exakt abzubilden. Aufgrund dessen ist es dringend geboten, gemeinsam mit den benachbarten Bundesländern, angemessene wasserwirtschaftliche Vorsorge zu treffen.

Kuriosum Hyperloop ist unsinnig

Eher als Kuriosum einzuordnen ist der kürzlich verkündete Plan der HHLA, die Container in Zukunft

mittels einer Hyperloop-Magnetschwebe-Rohrpost mit Überschallgeschwindigkeit im Hafenbereich zu bewegen. Es ist schwer nachvollziehbar, warum Güter, die vorher oder nachher mehrere Wochen auf interkontinentalen Seewegen transportiert werden, vor ihrer Verladung oder nach ihrer Entladung im Hamburger Hafen über kurze Strecken mit Überschallgeschwindigkeit befördert werden müssen. Abgesehen davon befindet sich die betreffende Technologie noch im Entwicklungs-/ Erprobungsstadium. Zudem würden allein die Kosten der Infrastruktur nicht auch nur annähernd ökonomisch vertretbar sein.

Sollten uns nicht lächerlich machen

Wer nur einigermaßen mit den Bedingungen und der Entwicklungsgeschichte neuer Verkehrstechnologien in den vergangenen Jahrzehnten vertraut ist, wird dringend von dem betreffenden Vorhaben abraten. Sollte auch dies als ein Beitrag zum Thema „Hamburg – City of Solutions“ im Zusammenhang mit der „Intelligent Transport Systems“-Konferenz im Jahr 2021 gedacht sein, wäre in Betracht zu ziehen, ob der

Veranstalter sich damit nicht eher lächerlich machen würde, als eine intelligente, praxisnahe Neuheit mit realistischer Zukunft zu präsentieren.

Der innerstädtisch gelegene Hamburger Flughafen soll in den kommenden Jahren beträchtlich erweitert werden. Dazu soll unter anderem ein „Interims-Gebäude“ auf dem Vorfeld errichtet werden, das aber angeblich lediglich „für zunächst 15 Jahre“(!) betrieben werden soll, bis die geplanten Erweiterungsarbeiten im Basis-Terminal-Bereich abgeschlossen sind. Das lässt alle Optionen für einen Dauerbetrieb offen. Der Verzicht auf die ursprünglich geplante Verlagerung des Flughafens nach Kaltenkirchen (in Einklang mit dem Vorgehen an zahlreichen vergleichbaren Standorten weltweit) wurde bisher regelmäßig vor allem damit begründet, dass er auf Dauer lediglich ein „Europa-Flughafen“ mit relativ niedrigem Fluggastaufkommen bleiben werde. Zudem würde die Umweltbelastung der betroffenen Wohngebiete durch die zunehmende Größe und umweltverträglichere Technologie des Fluggeräts sowie deren höhere Auslastung nicht nur nicht erhöht, sondern sogar noch gemindert werden.

Flughafen mit immer mehr Lärm und Emissionen

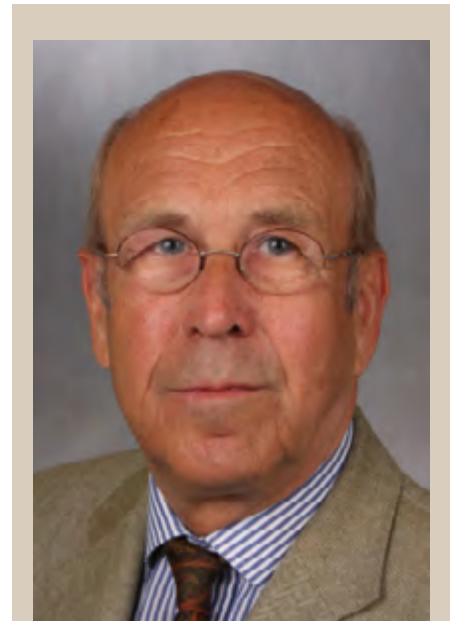
Dem stehen unter anderem eine seit Jahren steigende Anzahl von Flugbewegungen in den Nachtstunden (außerhalb der festgelegten Verkehrszeiten) gegenüber sowie nunmehr auch die Aufnahme des Betriebs mit dem größten derzeit weltweit auf dem Markt befindlichen Passagierflugzeug (A380). Letzteres verkehrt seit einigen Wo-

chen täglich von und nach Dubai (außerhalb Europas!). Dafür musste ein spezielles Gate geschaffen werden. Aufgrund des Ausmaßes und der Kraft der Wirbelschleppen erhöht es die ohnehin schon virulente Gefahr der Beschädigung von Gebäuden/Dächern in der Einflugschneise – und damit auch die Gefahr von Personenschäden.

Zwar wurde der bisher einzige regelmäßige interkontinentale Direktflug (nach New York, Newark) in diesem Jahr eingestellt. Umgehend wurde aber aus Wirtschaft und Politik die schnellstmögliche Wiedereinführung mindestens einer regelmäßigen Direktverbindung in die USA und sogar die Aufnahme weiterer Interkontinentalverbindungen gefordert (z.B. China). Das wäre dann allerdings mit dem Argument des „Europa-Flughafens“ kaum noch vereinbar. Die zunehmende Häufigkeit von außerplanmäßigen Flugbewegungen in den Nachtstunden soll zwar angeblich durch mehr Personal in der Flugsicherung und bei den Fluggesellschaften zurückgeführt werden. Das ist aber wohl eine eher unsichere Perspektive.

Lärmbelastung auch durch Finkenwerder

In Verbindung mit den Belastungen der Bevölkerung durch den Regel-Flugverkehr sollten auch die häufigen und teilweise sehr lauten Überflüge der Stadt in Richtung des Airbus-Werkes in Finkenwerder Berücksichtigung finden. Dabei geht es ebenfalls nicht allein um die Lärmbelästigung, sondern ebenso um die Luftverschmutzung und die Sicherheit. Glücklicher Weise hat es bisher keine Unfälle gegeben. Aber auch in diesem Zusammenhang gilt „Murphies Gesetz“: „Was schief gehen kann, geht schief“.



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

Vor diesem Hintergrund ist zu wünschen, dass der neue Verkehrssenator eine fundamentale Bestandsaufnahme und Prüfung der Gegenwart und Zukunft des Verkehrs in der Hansstadt veranlasst, dabei alle relevanten Optionen ideologiefrei prüfen lässt sowie aus den Ergebnissen eine angemessene Politik ableitet und diese dann auch praktiziert. Als in vieler Hinsicht geeignetes Vorbild dafür bietet sich insbesondere die Metropolregion Seattle im US-Bundesstaat Washington an. Das gilt vor allem für den massiven Ausbau den ÖPNV („Sound Move“/„Sound Connect“), die weltweit exemplarischen Aktivitäten hinsichtlich der Minderung der Emissionen durch den Verkehr („Climate Action Plan“), die systematische Verfolgung der „Vision Zero“ („Null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr“), die Auseinandersetzung mit den neuen Mobilitätsoptionen („New Mobility Playbook“) sowie die Straßenraumgestaltung im Sinne des „New Urbanism“.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Lecker mexikanisches Essen

Das „Dos Amigos“ am Großneumarkt überzeugt mit sehr würzigen Speisen



Ein wenig unscheinbares Äußeres



Stuckdecke und ein Hauch von Studentenkneipe

Am Großneumarkt in Hamburg gibt es eine Reihe von gemütlichen Restaurants, die während der Arbeit zum Mittagstisch oder auch abends zum Essen einladen. Uns ist einmal nach etwas anderem, und so entscheiden wir uns für das „Dos Amigos“, einem mexikanischen Restaurant im Erdgeschoss einer Jugendstil-Villa. Der Altbau erklärt, warum das Innere ein wenig zerklüftet ist, was schon beim Reinkommen auffällt. Der Mix aus Stuckdecken und grünem Holzinventar wirkt eher wie eine Studentenkneipe als wie ein Restaurant, in dem man überraschend gut essen kann.

Entsprechend den relativ engen Räumlichkeiten sind auch die Tische eher klein. Was uns aber nicht stört, da wir, dem Namen folgend, zu zweit sind. Der Kellner kommt umgehend und präsentiert eine Karte mit eben typisch mexikanischen Gerichten wie einer Reihe von Vorspeisen (Tacos mit selbstgemachten Dips etc.) sowie eben diversen Variationen von Teigrollen mit Hähnchen-, Rind-, Shrimps- oder vegetarischer Füllung.

Zwischen 9,50 und 15,70 Euro liegen abends die meisten Speisen, wenn man nicht gerade Steak ordert, was

bei einem Mexikaner aber nicht unbedingt sein muss. Tagsüber ist alles vier bis fünf Euro billiger, so dass man für zehn Euro einen guten Mittagstisch erhalten kann.

Wir schwanken zwischen den vielen Burgern, die es gibt, und einer Sizzler-Pfanne, zu der uns der Ober überredet, sowie Enchiladas mit Huhn.

Beides kommt nach wenigen Minuten, wo-



Enchiladas mit Huhn

bei das Essen in der Sizzler-Pfanne noch brutzelt. Hier hat man die Möglichkeit, die separat gereichten kleinen Weizenfladen selbst zu füllen. Absolut lecker ist dabei der Coconut Chicken Sizzler (14,20 Euro), bei dem die mit dem Huhn angebratenen Zwiebeln in Verbindung mit den Kokosflocken einen herrlichen karamellisierten Geschmack ergeben. Dazu werden selbstgemachte Dips gereicht, wovon vor allem das Bohnenmus heraussticht. Das findet sich auch in den Enchiladas wider, so dass auch dieses Gericht unsere Zustimmung findet.

Wer vor 18 Uhr da ist,

solte auch für schmales Geld (Happy Hour) einige der diversen Drinks oder die selbstgemachte Orangen-Limetten-Limonade probieren.

Text: Nils Knüppel



Leckerer Kokos-Sizzler

Dos Amigos
Großneumarkt 54
20459 Hamburg
Tel: 040 35 71 09 72
www.dos-amigos.info
Tel. 040 / 35 71 09 72

Öffnungszeiten:
Mo. bis Fr. 11 bis 23 Uhr
Sa. und So. 17 bis 24 Uhr

Der beste Teil der Serie

Die Story in „Mission: Impossible Fallout“ schlägt mehrere Haken



Ilsa legt an



Ethan hängt ab



Benji, Ilsa, Ethan und Luther jagen Plutonium nach



CIA-Chefin und ihr Agent



Der Chef ist sauer

Es gibt Filmreihen, die werden von Film zu Film schlechter und austauschbarer. Und es gibt Mission: Impossible. Seit dem ersten Kinofilm nach der Fernsehserie von 1996 hat die Qualität nie abgenommen, sondern sich insbesondere seit Teil 3 immer wieder gesteigert. Kennzeichen war bislang, dass kein Regisseur zwei Filme inszeniert hat. Das ist jetzt anders: Christopher McQuarrie (Drehbuch zu „Die üblichen Verdächtigen“) hatte schon den Vorgänger gedreht und durfte abermals die Regie und das Drehbuch übernehmen. Eine goldrichtige Entscheidung: Der neueste Teil ist der vielleicht Beste.

Ethan Hunt (Tom Cruise) hat es vermasselt. Er sollte mit seinem Team verhindern, dass die Terrorgruppe „Die Apostel“ waffenfähiges Plutonium in die Hände bekommt, und versagt, weil ihm das Leben seiner Männer wichtiger ist. Also bekommt er von der CIA-Chefin (Angela Bassett) einen Aufpasser an die Seite gestellt, den bulligen August Walker (Henry Cavill). Beide sind unterschiedlicher wie man nicht sein kann: Hunt, der seine Aufträge mit Fingerspitzengefühl angeht, und Walker, der die brutale Gewalt bevorzugt. Beide springen über Paris aus einem Flug-

zeug, um dort nach dem Auftraggeber des Waffen Deals suchen. Die Spur führt sie zur „Weißen Witwe“, die sie vor der Ermordung bewahren. Die Apostel zwingen Hunt und sein Team zu einem schmutzigen Geschäft: das Plutonium gegen die Befreiung von Solomon Lane (Sean Harris), dem Schurken aus dem Vorgängerkino...

Klingt verworren? Ist es. Macht aber nichts, denn das ist der Witz des Films. Es werden viele Haken geschlagen, so dass er nie langweilig wird. Im Gegenteil, gerade das Finale ist extrem auf Spannung getrimmt. „Fallout“

ist mit 147 Minuten der längste Teil der Reihe, aber zu keiner Minute langweilig. Alle lieb gewordenen Figuren sind dabei, Benji (Simon Pegg), dessen Rolle von Film zu Film größer wird, Luther (Ving Rhames), Ilsa (Rebecca Ferguson) und sogar Ethans Frau (Michelle Monaghan) ist da. Letzteres wird erfreulicherweise dazu genutzt, ihr Verschwinden aus der Reihe nach Teil 3 zu erklären. Nur William Brandt (Jeremy Renner) aus „Phantom Protokoll“ hat es nicht hinein geschafft. Die Action ist knallig und auf den Punkt inszeniert und Cruise

hat es sich wie immer nicht nehmen lassen, alle Stunts selbst auszuführen. Während der Aufnahmen einer Verfolgungsjagd über Londons Dächer brach sich Cruise einen Fuß. Der Moment hat es in den Film geschafft. Man leidet mit.

Text: Martin Soyka



Ab 13. Dezember zu haben

**EUROGATE
GmbH & Co. KG:**



Tom Eckelmann (35), Sohn des EUROGATE-Mitinhalters Thomas Eckelmann, wird am 1. Januar die

Geschäftsführung des EUROGATE Container Terminals Hamburg von Wolfgang Schiemann (63) übernehmen, der künftig als Senior Advisor die Gruppengeschäftsführung der EUROGATE-Gruppe berät. Nach seinen Studien an der Universität Edinburgh und der Cass Business School der City Universität London sammelte Tom Eckelmann erste Berufserfahrungen als Linienmanager bei X-PRESS FEEDER in Singapur und als Analyst bei MORGAN STANLEYINFRASTRUCTURE

PARTNERS, einer Investorengruppe in London. Seit September 2012 leitet Tom Eckelmann bei EUROGATE die Bereiche Strategie sowie Energie- und Nachhaltigkeitsmanagement.

**Wirtschaftsbehörde
Hamburg:**



Lutz Birke, bisheriger Leiter des Immobilienmanagements bei der Hamburg Port Authority, wird zum neuen Jahr

Amtsleiter in der Wirtschaftsbehörde. Er übernimmt dort den früheren Posten von Torsten Sevecke, der zum Staatsrat aufgestiegen war. Damit ergibt sich die pikante Situation, dass Birke, der bisher HPA-Chef Jens Meier unterstand, zum Kontrolleur von Meier mutiert.

DB Schenker AG:

Die Führungsetage bei DB Schenker erhält drei neue Mitglieder und wird von sechs auf sieben Posten aufgestockt. Im Zuge der Umstrukturierung wird Fracht-Chef Ewald Kaiser das Unternehmen verlassen. Kontraktlogistik-Chef Tom Schmitt war bereits im Sommer ausgeschieden. Den umsatzstärksten Bereich Fracht teilen sich künftig zwei Manager. Der Vorstandsposten für Landtransporte geht an den Niederländer Christian Drenthen, der seit 2015 bei Schenker tätig ist und zuvor bereits Stationen bei TNT Express und Fedex tätig war. Ab Jahresbeginn soll der Amerikaner Xavier Garijo der Kontraktlogistik vorstehen. Im Laufe des nächsten Jahres soll zudem Thorsten Meincke die Bereiche See- und Luftfracht übernehmen.

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

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

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

Matthias Jagenberg
Nils Knüppel

Dr.-Ing Andreas Kossak
Martin Soyka

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:

8. Januar 2019



LNG-Umschlag vereinfacht



Brunsbüttel – Brunsbüttel Ports hat mit dem Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein vereinbart, dass das Bunkern von LNG von Lkws auf Schiffe nicht mehr vom Landesbetrieb für Küstenschutz, National und Meereschutz einzeln genehmigt werden muss, sondern genehmigungsfrei ist. LNG wird damit normalem Treibstoff gleich gestellt. Dies ist in der neuen Hafenbenutzungsordnung festgehalten, die seit Anfang November gilt. In Deutschland gibt es bislang keine einheitliche Rechtsvorschrift für den Umgang von LNG. In Brunsbüttel ist das LNG-Tanken nun am einfachsten.

DFDS-Verbindung nach China brummt



Cuxhaven – Die Reederei DFDS hat einen Dienst etabliert, der Waren von China über die Neue Seidenstraße nach Großbritannien bringt. Dabei werden zentral-chinesische Waren zunächst per Zug nach Hamburg

und von dort von der dänischen Reederei per Lkw nach Cuxhaven gebracht, wo sie Richtung Immingham verschifft werden. In Gegenrichtung sind vor allem Autozulieferteile in den Containern. In diesem Jahr werden vermutlich rund 90.000 Boxen per Bahn zwischen Europa und China bewegt.

Schwergüter für Jordanien



Hamburg – Auf die „Leopold STAFF“ der Reederei Chipolbrok wurden diverse Schwergüter für ein Ölschieferkraftwerk in Jordanien geladen, die aus China stammen. Dazu zählten Dampferzeuger, Generatoren, Trafos und Anlagenteile. Nach dem Abladen im Nahen Osten wird das Schiff über Saudi-Arabien, Pakistan, Indien, Thailand, Singapur, Vietnam, Taiwan und China bis nach Korea weiterfahren.

Rescue Trainings Center eingeweiht

Hamburg – Im Trainingszentrum der ma-co maritimes kompetenzzentrum GmbH wurde das neue Maritime Rescue Training Center eingeweiht. Hier sollen künftig neben Seeleuten auch Fachkräfte für Offshore-Windkraftanlagen und Bohrsinseln für den Umgang mit Extremsitua-

tionen geschult werden. Auch Mitarbeiter im Kreuzfahrtsektor können hier fort gebildet werden. Zu dem Center gehören ein Schwimmbad für das Überleben auf See, eine Rettungsbootanlage und eine Helikopter-Rettungseinheit. All dies kostete 2,85 Millionen Euro und wurde aus Mitteln der ITF International Transport Workers' Federation, von der IMEC International Maritime Employers' Council und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation finanziert.

Beaujolais-Antrinken bei Bureau Veritas



Hamburg – Es ist schon zu einer Tradition bei der französischen Klassifizierungsgesellschaft Bureau Veritas geworden, den ersten Beaujolais des Jahres in der Nordeuropa-Zentrale zu verkosten. Hans Gätjens hatte über 200 Gäste aus Industrie und maritimer Wirtschaft eingeladen und als Kenner der edlen Tropfen festgestellt, dass der diesjährige Jahrgang ein ganz außergewöhnlich Guter zu werden verspricht. Auch für die Gesellschaft war das Jahr kein Schlechtes, zumal der Bereich LNG, in dem Bureau Veritas mit führend ist, immer weiter im Kommen ist. Fast alle großen Schiffsneubauten werden derzeit mit dem Flüssiggasantrieb versehen.

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