

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

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

Container per Rohrpost

Die HHLA steigt bei einer Abwandlung des Transrapids mit ein



Die Hyperloop-Kapsel saust per Magnetschwebetechnik los

Die HHLA will sich als Technologieführer profilieren. Deshalb ist sie eine 50-prozentige Kooperation mit dem US-Konzern Hyperloop eingegangen. Die neue HHLA-Tochter soll eine Übergabestation für Container entwickeln, die in einer Art Transrapid in einer Vakuum-Magnettröhre befördert werden sollen.

Dieses Rohrpostsystem beschleunigt eine Kapsel auf nahezu Schallgeschwindigkeit. HHLA-Chefin Angela

Titzrath sagte, dass die neue Technik in Hamburg nicht zur Containerumfuhr eingesetzt werden solle. Viel-



**ERFAHRUNG +
ALGORITHMUS =
MEHRWERT**



BIRDIEMATCH

FINDE DEINEN TRAUMJOB

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

mehr könne es große Distanzen in kurzer Zeit und mit geringem Energieaufwand zurücklegen. **Seite 4**

Zeitplan

Bis Mitte 2021 soll die Fahrinnenanpassung der Elbe abgeschlossen sein. **S.6**

Investition

Brunsbüttel Ports will einen ihrer neuen Häfen in Schweden ausbauen. **S.14**

Umzug

Die Lagerei In-Time zieht mit ihrem Betrieb von Stelle nach Buchholz um. **S.16**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

**LADOGA
EXPRESS**



1 312141 556148



Liebe Leserinnen und Leser,

bei der HHLA tut sich was. Der Aufsichtsrat hat den Vertrag mit der Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath um fünf Jahre verlängert. Keine Frage: Mit ihr ist frischer Wind in den unter Klaus-Dieter Peters arg eingestaubte Umschlagbetrieb gekommen.

Ob es allerdings Drohnen sein müssen, die Container künftig transportieren, oder eine Art Überschallrohrpost, ist mehr als fraglich. Die Wirtschaftlichkeit solcher Zukunftsideen erst nach einem Millioneninvest zu prüfen, erscheint reichlich fahrlässig.

Titzrath will die HHLA zum Innovationsmotor im Hamburger Hafen machen. Dieser Vorsatz ist löblich. Doch man sollte nicht auf Krampf nach jeder neuen Idee greifen. Und in die Entwicklung von neuen Transportsystemen einzusteigen, ist nicht die Kernkompetenz der HHLA.

Sie sollte bei ihren Leisten bleiben.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

Die Überschallcontainer der HHLA 4
 Zeitplan für Elbvertiefung steht 6
 HPA blitzt Eisenbahn 8
 Hamburg hat keinen Plan 10

Wirtschaft



14



16

So wird das Wirtschaftsjahr 2019 12
 Brunsbüttel baut Schweden aus 14
 IN-TIME zieht um 16

Recht & Geld

Sekt oder Champagner? 18

Essen



20

Vesper 20

DVD



21

The Equalizer 2 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

Mit 1.000 km/h ins Hinterland

Die Wirtschaftlichkeit soll jedoch erst später geprüft werden



An die Ladestation auf dem Terminal sollen sich die ersten 100 Meter der Vakuumröhre anschließen

Die HHLA bemüht sich, unter der neuen Vorstandsvorsitzenden Monika Titzrath ihr Image aufzupolieren – weg vom bloßen „Boxenschubser“ der Old Economy hin zum Innovationsmotor der maritimen Wirtschaft. Erst ging sie eine Beteiligung mit einem Drohnenbauer ein, nun also mit dem Entwickler eines Hochgeschwindigkeitstransportsystems. Die Hyperloop Cargo Solutions zielt nicht darauf, in den nächsten Jahren Container in Höchstgeschwindigkeit ins deutsche Hinterland zu transportieren, sondern auszuloten, ob so eine Technik überhaupt funktioniert.

Wo das Ganze dann eingesetzt werden könnte, ließ die HHLA-Chefin offen. Erste Strecken mit Personenbeförderung will die amerikanische Muttergesellschaft Hyperloop in der Ukraine und am Persischen Golf in allernächster Zeit bauen. Und hier allein kommt der erste Knackpunkt. Die Kosten. Ein Kilometer für rund 20 Millionen Euro, sagte Hyperloop Transportation Technologies-Chef Dirk Ahlborn. Für eine Strecke von Hamburg nach Hannover müssten also rund 1,5 Milliarden Euro investieren. Knackpunkt zwei: Das deutsche Planungsrecht, was eine Trassenführung und eine Planfeststellung zu einem Projekt macht, was eher auf Jahrzehnte auslegt ist. Titz-

rath sieht die neue Technik eher als das Transportsystem der Zukunft an, bei dem man als Technologieführer mit dabei sein will. Dabei ist die Technik gar nicht so

neu. Sie lehnt sich an den Transrapid an, der, wie Ahlborn sagte, seiner Zeit voraus war, und, wie Titzrath ergänzte, nur politisch leider nicht gewollt gewesen sei.



Neue Partner: Angela Titzrath und Hyperloop-Chef Dirk Ahlborn

Und das Ganze funktioniert so: Eine Kapsel, die maximal einen 40-Fuß-Container oder einige Dutzend Personen aufnehmen kann, wird mittels eines Elektromotors in eine Vakuumröhre, auf deren Boden große Magnete angebracht sind, geschoben und auf rund 50 km/h beschleunigt. Durch die Geschwindigkeit beginnt die metallische, 25 Tonnen schwere Kapsel, die zunächst auf Rädern unterwegs ist, zu schweben und wird durch einen Unterdruck weiter beschleunigt, theoretisch bis nahe an die Schallgeschwindigkeit (1.236 km/h). Wie eine Rohrpost saust sie nun bis zum Ziel. Der geringe Luftwiderstand, ähnlich einem Flugzeug in über 10.000 Meter Höhe, macht's möglich.

Ladestation wird vermutlich in Altenwerder gebaut

Die HHLA will dabei auf einem ihrer Terminals, vermutlich in Altenwerder, eine Station errichten, in der die Hyperloop-Kapsel mit einem Container beladen werden kann. Ziel ist es, alle 40 Sekunden eine Stahlbox loszuschießen. So könnte ein Terminal bis zu 4.000 Container täglich mehr abfertigen, meint Titzrath. Wobei die Geschwindigkeit gar nicht das sei, was sie am meisten fasziniere. Vielmehr sei es der geringe Energieaufwand, der benötigt werde. Bis 2021 soll die Versuchsanlage stehen. 7 Millionen Euro investiert die Tochtergesellschaft dafür. Ob und wo eine wirkliche Strecke je gebaut wird, werde sich zeigen. Man wolle aber auf jeden Fall bei der neuen Technik mit dabei sein. Ob sie betriebswirtschaftlich sinnvoll sei, stehe auf einem anderen Blatt.

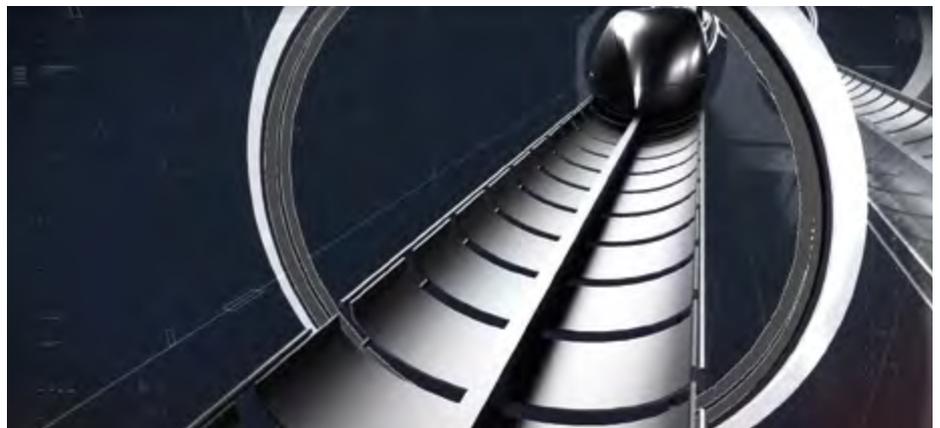
Text: Matthias Soyka



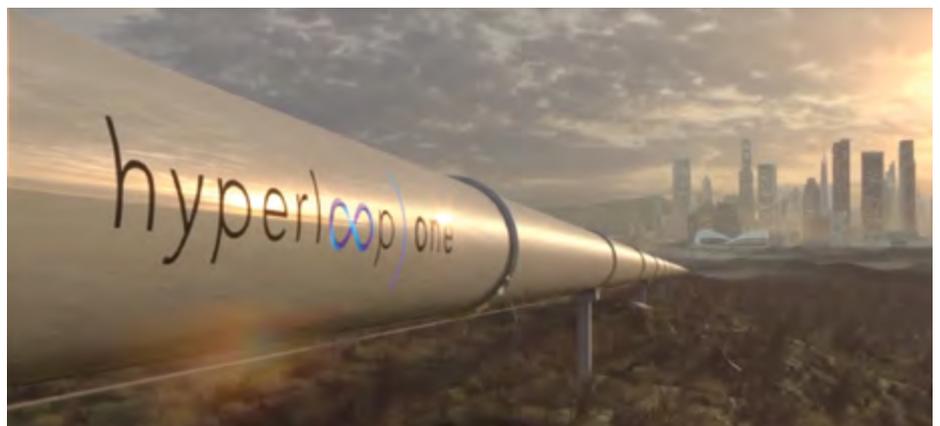
Der erste Prototyp verlässt die Werkshalle



Im Heck gibt ein Elektromotor auf Rädern Anschub bis zum Schweben



In der Vakuumröhre beschleunigt die Kapsel per Unterdruck



So könnte das Rohrsystem später einmal aussehen

Zeitplan für Elbvertiefung steht

Verbreiterung der Fahrrinne soll schon im Herbst dieses Jahres fertig sein



Foto: HHLA

Die Anläufe an den insgesamt 75 Terminals im Hamburger Hafen müssen genau koordiniert sein

Das Hafen Hamburg Marketing müht sich seit geraumer Zeit, dem vor sich hin dümpelnden Hamburger Hafen irgendeine positive Perspektive zu verleihen. Das nun endlich erlassene Baurecht für die Fahrrinnenanpassung der Elbe war ein willkommener Anlass, die Vorzüge der Verbreiterung und Vertiefung des Stromes einmal herauszustellen. Mit dabei Hafenkapitän Jörg Pollmann, der auch gleich einen Zeitplan für die Arbeiten vorlegte. Demnach soll es eine spürbare Verbesserung schon Ende dieses Jahres geben.

Bis zum Herbst nämlich könnte die acht Kilometer lange Begegnungsbox bei Wedel fertig sein. Sie ist vor allem

für auslaufende Schiffe wichtig, die während der Tide nur über ein Zeitfenster von zwei Stunden verfügen (mit

der Tide einlaufende Schiffe haben dagegen drei Stunden Zeit), da sie den Abstand der nur für Großschiffe ohne

Begegnungsverkehr erlaubten Strecke zwischen der Flussmündung und dem Hamburger Hafen verkürzt. Denn in



Ben Lodemann,
Ältermann Lotsenbrüder



Rolf Pollmann,
Hafenkapitän



Christian Eckhardt,
WSV



Gerald Hirt,
HVCC-Geschäftsführer

diesem Bereich, der nur eine 250 bis 300 Meter breite Fahrrinne hat, gilt die Regelung, dass sich nur Schiffe mit einer Gesamtbreite von 90 Metern begegnen dürfen. Da die Megacarrier rund 60 Meter breit sind, dürfen an ihnen also nur kleinere Schiffe mit maximal 30 Metern Breite vorbeifahren.

Alle übrigen Arbeiten wie die Verbreiterung der restlichen Fahrrinne um 20 Meter und die Vertiefung der gesamten Fahrrinne um einen Meter sollen im zweiten Quartal 2021 abgeschlossen sein. Die Kosten werden sich für die Stadt Hamburg auf mindestens 286 Millionen Euro und für den Bund auf 500 Millionen Euro belaufen.

Pollmann betonte, dass die Zahl der außergewöhnlich großen Schiffe (AGVs), die über 330 Meter lang und/oder 45 Meter breit sind, seit 2008 um 65 Prozent zugenommen habe. Und ein Ende der Gigantomanie sei nicht absehbar. Die ersten 23.000-TEU-Schiffe seien geordert.

Gerald Hirt vom Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC) ergänzte, dass ein Meter zusätzlicher Tiefgang rund 20.000 Tonnen mehr Ladung bedeuteten. Das sei mehr, als die gesamte „Cap San Diego“ auf die Waage bringe. Mit dem

Umbau der Fahrrinne werde es erstmals auch eine verbindliche zulässige Höchstgeschwindigkeit geben. Sie sinkt stufenweise von Nordsee her von 15 Knoten über 14 und zwölf auf zehn Knoten an der Hamburger Landesgrenze. Die Informationen des HVCCs, das alle Beteiligten Stellen im Hafen vernetzt hat, sind auch für die Terminals wichtig, ergänzte Hirt. So mache das HVCC den Terminals Vorschläge, mit wie viel Containerbrücken sie den Umschlag eines Schiffes abwickeln sollen, um ein optimales Zeitfenster für den Auslauf zu erwischen. Das könne unter Umständen erhebliche Kosten sparen.

Die Einlaufgenehmigung nach Hamburg erteilt für alle Schiffe die Verkehrszentrale in Cuxhaven, erläuterte Christian Eckardt von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Sie teile den Kapitänen auch alle wichtigen Parameter wie Windstärke und etwaigen Gegenverkehr in einer der meist befahrenen Reviere der Welt mit.

Wie sensibel das gesamte System ist, hob der Ältermann der Lotsenbruderschaft Elbe, Ben Lodemann, hervor. „Hamburg beginnt bei Helgoland“, sagte

er. 145 Kilometer seien es von der Mündung bis zum Hafen, für die die Lotsen genaue Fakten bräuchten. Etwa um die richtige Zeit abzupassen, in der die Köhlbrandbrücke noch mit einem 14.000-TEU-Schiff unterquert werden könne, oder die ungeplante Besetzung eines Liegeplatzes, die eine Drosselung des Fahrtempos und somit erhebliche Energieeinsparungen nach sich ziehen sollte.

Viele Ein- und Ausläufe in den Hamburger Hafen geschähen in der Nacht. Insgesamt hätten seine Kollegen rund

60.000 Einsätze im Jahr. Die eigentliche Revierfahrt zwischen Cuxhaven und Hamburg dauere zwischen neun und zehn Stunden. Auch Lodemann bekräftigte die Notwendigkeit der Fahrinnenanpassung für AGVs. Diese sei eigentlich für 8.000-TEU-Schiffe konzipiert, die etwa 80.000 Tonnen Gewicht hätten. Derzeit befahren aber schon 20.000-TEU-Schiffe die Elbe, die 190.000 Tonnen schwer sind und dementsprechend eine viel größere Wasserverdrängung haben.

Text: Matthias Soyka

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



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



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

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

HPA blitzt Züge

Neues System soll den Bahnbetrieb noch effizienter machen



Fotos: HPA

Das Rail Data Gate erkennt die Waggonreihung von Zügen während der Fahrt

Während der Containerumschlag in den vergangenen Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist, eilt die Hafenbahn von Rekord zu Rekord. In 2018 wurden rund 2,4 Millionen TEU (+4,3 Prozent) auf der Schiene aus oder in den Hamburger Hafen transportiert. Das ist fast genauso viel wie in den übrigen Nordrange-Häfen Rotterdam (915.000 TEU), Antwerpen (476.000 TEU) und Bremerhaven (1,13 Millionen TEU) zusammen. Um die vorhandene Infrastruktur noch besser auszunutzen, testet die Hafenbahn an der Einfahrt Hausbruch/Bahnhof Alte Süderelbe nun ein neues System.

Rail Data Gate heißt es und sieht aus wie eine Blitzanlage im Straßenverkehr. Tatsächlich erfassen die Lichtsäulen die Züge und erkennen in Sekundenbruchteilen die Kennung der Waggons und deren Beschaffenheit. Damit kann eine falsche Wagenreihung frühzeitig identifiziert werden. Aber Detektoren in den Schienen erkennen auch das Gewicht der Waggons, um Überladungen zu vermeiden, oder Abflachungen an den Rädern, was nicht ungefährlich sein kann. Wenn die Testphase weiter so positiv verläuft, will Hafenhahnchef Harald Kreft das System auch an den beiden anderen Hafenzufahrten installieren.



Harald Kreft,
Hafenhahn-Chief

Bisher hat die HPA hier 1,3 Millionen Euro investiert.

Aber schon im vergangenen Jahr wurde das Netz besser als in den Vorjahren ausgenutzt. Die durchschnittliche Zuglänge erhöhte sich von 609 auf 620 Meter, die Beladung auf 74 TEU pro Zug.

6.500 TEU täglich auf der Schiene transportiert

Rund 6.500 TEU wurden damit in den über 200 Zügen, die täglich den Hamburger Hafen verlassen, transportiert. Der Anteil am Modal Split erhöhte sich von 42,5 auf 44,9 Prozent. Mit all den Ei-



Schlagkraftdetektoren in den Schwellen messen das Gewicht und identifizieren schadhafte Radsätze

senerz-Zügen vom Hansaport, die mit 6.000 Tonnen die Schwersten im deutschen Schienennetz sind, und den Kesselwagen von den Tanklagern wurden insgesamt 46 Millionen Tonnen an Gütern auf der Schiene bewegt. Krefte erklärte, dass hier auch das Niedrigwasser des Rheins für eine deutliche Erhöhung des Mineralöltransports auf der Schiene geführt habe.

Der Hamburger Hafen ist auch für immer mehr private Bahnbetreiber attraktiv geworden. 140 Eisenbahnverkehrsunternehmen tummeln sich auf den über 300 Kilometer langen Gleisen. Damit sie auch immer umweltfreundlichere Maschinen einsetzen, schlug der neue Hamburger Wirtschaftsminister Michael Westhagemann vor, bei den Rabattierungen im Trassenpreissystem für emissionsarme Maschinen Lokomotiven mit NOx-Filtern und Hybridantrieben ebenfalls zu berücksichtigen.

HPA-Chef Jens Meier sagte bei einer Besichtigung des Bahnhofs Alte Süderelbe, dass die HPA weiter an der Entflechtung der Zugverkehre arbeite. Dazu zähle vor allem die Fertigstellung der Katt-

wykbrücke, die künftig mit zwei Gleisen den Köhlbrand überquert. Bus zu 70 Millionen Euro will die HPA in diesem Jahr in die Hafentramway investieren.

Text: Matthias Soyka



Michael Westhagemann und Jens Meier auf einer Hafentramway-Lok

„Wir haben keinen Plan“

Der Ex-Hafen-Hamburg-Marketing-Chef Jürgen Sorgenfrei vermisst Konzepte

Während sich die heutige Führung des Hafen Hamburg Marketings (HHM) bemüht, trotz anhaltend schwacher Zahlen des Hamburger Hafens im Vergleich zur Konkurrenz die Hoffnung auf mehr Umschlag durch die nahende Fahrrinnenanpassung zu schüren, sieht der ehemalige HHM-Chef Dr. Jürgen Sorgenfrei eine ganze Reihe von Gründen, warum Deutschlands größter Hafen immer mehr Marktanteile verliert. Vor allem vermisst er eine langfristige Konzeption bei allen Beteiligten: Senat, Hamburg Port Authority, HHLA. Jeder wurschtele ohne klares Ziel vor sich hin.

„Die Kernfrage ist doch: Was soll mit diesem Hafen geschehen?“, sagt Sorgenfrei, der neun Jahre lang bei Global Insight, einer Tochter von IHS, dem weltweit größten Recherchebüro, Daten gesammelt und ausgewertet hat. Vor allem in Asien, speziell Singapur, hat der 63-Jährige viele Häfen analysiert. Jetzt ist er in Hamburg bei der Beratungsgesellschaft MWP von Dr. Martin Makait, der die letzte Seeverkehrsprognose für die Bundesregierung erstellt hat, als gleichberechtigter Teilhaber eingestiegen und hält Vorlesungen an der NBS Northern Business School. Vom Auftritt des Ersten Bürgermeisters im Hafen-Klub habe Sorgenfrei mitgenommen, dass dieser vornehmlich an Steuereinnahmen aus dem Hafen interessiert sei. Das könne man natürlich so machen, sei aber doch reichlich schwach.

Hier begehe Hamburg grundlegend strategische Fehler. Auf der Website der Wirtschaftsbehörde stehe heute noch, dass man im Jahr 2025 einen Containerumschlag von 25 Millionen TEU erwarte. Dies sei völlig realitätsfern. Die von MWP geleitete Seeverkehrsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung hatte zuletzt einen Umschlag von 13,6 Millionen TEU in 2030 prognostiziert. Selbst dies zu erreichen sei sportlich. Der Hamburger Hafen



Dr. Jürgen Sorgenfrei,
MWP-Geschäftsführer

müsste jedes Jahr um fünf Prozent zulegen.

In Hamburg sei derzeit niemand für die strategische Hafenentwicklung verantwortlich. Der Hafenentwicklungsplan sei obsolet. Bestes Beispiel sei das dritte Kreuzfahrtterminal, das dort überhaupt keine Erwähnung gefunden habe. Derartige „Hauruck-Entscheidungen“ manifestierten nur eine aktionistische Hafenpolitik. In Asien sei dies ganz anders. In Singapur habe man Ziele für das Jahr 2065 formuliert, die man stufenweise erreichen wolle. Man beseitige dort beispielsweise eine Zersplitterung von Terminals, wie sie es auch in Hamburg gebe. Langfristig wäre es sinnvoll, das

Containerterminal Tollerort nach Altenwerder zu verlagern. Dadurch würden unzähligen Hafenumfuhren per Lkw über den Köhlbrand gespart. Vor allem, wenn man im Bereich von Altenwerder ein großes Leercontainerdepot baut. Das Argument, es gebe kaum Flächen, zähle nicht. In Dubai habe man ein nahezu automatisches Leercontainerdepot gebaut, das über ein Fahrstuhlssystem die Boxen auf bis zu 14 Etagen verteilt. In China gibt es gigantische Parkhäuser, in die die Lkws fahren können und wo auf jeder Etage Container auf- und abgeladen werden können. Die frei gewordene Fläche am Tollerort könnte für ein neues Stückgutterminal oder eine neue Industrieansiedlung genutzt werden.

Hierzu fehle es aber in Hamburg an einer Clusterpolitik, wie sie beispielsweise Antwerpen im Bereich Chemie und Rotterdam bei den Polymerproduzenten erfolgreich etabliert habe, sagt Sorgenfrei. Dort gingen die Hafenbetreiber aktiv mit Angeboten auf die Kunden zu. Die Firmen hätten nur noch ja sagen müssen. Customer Relationship Management (CRM) nenne sich das.

Sorgenfrei geht aber noch weiter: „Ich habe in Hamburg immer das Gefühl, ich bin in einem Labyrinth. Jeder macht irgendwo etwas. Der eine fummelt an der Elbvertiefung, der andere an der Einfuhrumsatz-

steuer, wieder einer an der Wasser-
rahmenrichtlinie. Von außen gese-
hen sieht das sehr chaotisch aus.
Jeder hat seine Spielweise, die ihm
unheimlich wichtig ist.“

Die Planlosigkeit der Stadt setze
sich an vielen Punkten fort:

Die Kreuzschiffahrt sei eine
schöne Ergänzung, werde aber total
überschätzt. Für Steinwerder-Süd
sei bis heute völlig unklar, was
dort angesiedelt werden solle. Der
Ansatz der HPA, damit Geld zu
verdienen, sei völlig falsch und in-
konsequent. In Hongkong verbe-
die Port Authority Lizenzen an Be-
treiber. Je nach dem, was die selbst
investieren, sind die Pachten hoch
oder gering. „Wenn man so vor-
geht, kann man auch die HPA dras-
tisch verschlanken.“

Im Aufsichtsrat der HHLA nehme
die Stadt ihre Rolle als Mehrheitsei-

gentümer ihre Geschäftsführungs-
funktion nicht wahr, was sich in dem
unabgestimmten Auftreten des Ers-
ten Bürgermeisters bei CMA CGM
manifestiert habe. In den Jahren
davor unter dem früheren HHLA-
Chef Klaus-Dieter Peters habe es
keinerlei innovative Ideen gege-
ben. Im Gegenteil: Der Verkauf der
Auslandsaktivitäten hat bei nahezu
allen Gesprächspartnern außerhalb
Hamburgs nur zu mitleidiger Irrita-
tion geführt. Er habe auch – anders
als früher – keinerlei Bindung zur
Stadt gehabt. All dies spiegele sich
auch im Aktienkurs deutlich wider.

Kopfschütteln bei Sorgenfrei
auch beim gerade vorgestellten Hy-
perloop (siehe Seite 4). „Man darf
doch nicht allen Ernstes in einem
Unternehmen, das der Stadt gehört,
mit Steuergeldern rumhantieren
und glauben, dass für so etwas ir-

gendwer Geld bezahlt.“ Eine Kos-
tendeckung werde nie zu erzielen
sein. Und er ergänzt mit Blick auf
HHLA-Chefin Angela Titzrath:
„Will jemand an dem Stuhl der
Dame sägen, wenn er ihr so einen
Unsinn einredet?“ Es widerspreche
doch jeder betriebswirtschaftlicher
Grundregel, die Wirtschaftlichkeit
einer Neuerung, wie auch bei der
Beteiligung an einer Drohnenent-
wicklungsgesellschaft, erst nach
Abschluss der Entwicklung und
nicht zu aller erst zu prüfen.

Bei der HHLA denke offenbar
niemand in Lieferketten. Innerhalb
der Supply Chain machen die Hä-
fen nur drei bis fünf Prozent der
Kosten aus. Man könne also nicht
die Preise groß erhöhen. „Dann
schießt man sich selber ab – noch
weiter, als bereits geschehen“.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater

DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

Wir betrachten Ihre Anforderungen ganzheitlich. Mit unserer
fachlichen Kompetenz und unserem interdisziplinären Ansatz
entwickeln wir verlässliche Lösungen.

www.fides-online.de

Praxity
MEMBER
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRMS

Brexit trifft Norddeutschland

Wirtschaftsexperten glauben, dass die deutsche Küstenregion am stärksten leiden wird

Das Wirtschaftsjahr 2019 dürfte nach Ansicht von Experten weiter positiv verlaufen. Bei der Vorstellung der Konjunkturperspektiven bei der Hamburg-Zentrale der Deutschen Bundesbank sahen die Experten ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts von 1,8 Prozent für dieses Jahr voraus, der Export dürfte sogar um 2,4 Prozent steigen. Jedoch gebe es große Unsicherheitsfaktoren, zu denen neben den Handelskonflikten der USA mit China und anderen, der Finanzpolitik in Italien und den Problemen in Frankreich vor allem der Brexit zähle. Dieser werde vor allem Norddeutschland treffen, warnte Jörn Eckhoff von der Deutschen Bundesbank.



Jörn Eckhoff,
Deutsche Bundesbank



Matthias Boxberger,
IVH-Präsident



Prof. Stefan Kooths,
Institut für Weltwirtschaft

Eckhoff erwartet bei einem sanften Brexit ein Minus von über 100 Milliarden Pfund (115 Milliarden Euro) pro Jahr beim britischen Bruttoinlandsprodukt (BIP), bei einem harten Brexit mehr als das Doppelte. Denn nicht nur der Austausch von Waren werde massiv erschwert, sondern es seien vor allem auch viele Dienstleistungen betroffen. Negativ werde sich auch der geringere Zuzug von Ausländern, für viele Briten ja das Hauptmotiv, für einen Brexit zu stimmen, auswirken, da dies die Produktion hemme. Am härtesten werden die deutschen Autobauer getroffen, die immerhin zwölf

Prozent ihrer Produktion nach Großbritannien exportieren, und die Pharmaindustrie (neun Prozent). Der sich abzeichnende geringere Export auf die Insel werde vor allem der norddeutschen Küstenregion schaden.

Handelskonflikt mit China schadet den USA

Der Handelskonflikt zwischen den USA und China werde in beiden Staaten zu einem geringeren Bruttoinlandsprodukt von je rund 0,5 Prozent führen, was für den Welthandel ein Minus von fast einem Prozent bedeute. Damit werde

US-Präsident Donald Trump genau das Gegenteil von dem, was er eigentlich wolle, erreichen. Denn durch die Belegung von rund der Hälfte aller chinesischen Exporte mit einem Strafzoll von 25 Prozent verteuerten sich die Produkte in den USA, was zu einer höheren Inflation und höheren Zinsen und somit zu einer schwächeren Kaufkraft im Inland führe. Durch die höheren Kosten würden gleichzeitig die eigenen Exporte weniger attraktiv, rechnete Eckhoff vor.

Prof Stefan Kooths vom Kieler Institut für Weltwirtschaft glaubt auch an ein positives Wirtschaftsjahr 2019, sieht allerdings das

Ende des Aufschwungs in Sicht. Im sechsten Jahr des Aufschwungs würden die Kapazitätsengpässe zunehmen. Der Arbeitsmarkt sei leer gefegt, die Arbeitslosenquote unter fünf Prozent. Deutschland nähere sich der Vollbeschäftigung. Dazu habe auch eine Gesetzesänderung des Bundes zu Beginn 2018 geführt, als deren Folge mehr Festangestellte als Leiharbeiter eine Beschäftigung erhielten. Vor allem jetzt zu Jahresbeginn werde die deutsche Wirtschaft noch einmal belebt, da das Niedrigwasser auf dem Rhein im dritten Quartal 2018 zu einer Delle beim produzierenden Gewerbe, das immerhin ein Viertel der deutschen Wirtschaft ausmache, geführt habe. Auch die Automobilindustrie sei kurzfristig durch die Einführung der neuen Abgasgrenzwerte durch die EU eingeknickt. Beides habe zu je einem halben Prozent Minus beim

BIP geführt. Bei den Autos gebe es nun einen Nachholeffekt.

Bei den Löhnen erwartet Kooths ein Plus von rund 3,2 Prozent in diesem und 3,4 Prozent im nächsten Jahr. Das kurbele den privaten Konsum an, der weiter einer der Treiber des Wachstums sein werde, das aber 2020 nur noch bei 0,5 Prozent liegen werde.

Der Wirtschaftsexperte schrieb aber auch der Politik einiges ins Stammbuch. Zur Abbau der Arbeitslosigkeit sei ein deutlich größerer finanzieller Abstand zwischen den staatlichen Leistungen für Arbeitslose und dem Mehrverdienst durch Arbeit notwendig. Arbeit müsse sich lohnen, sagte er unter Applaus. Zudem warnte Kooths vor einem „Aktionismus gegen ausländische Investoren“ wie etwa Chinesen. Dies sei ein krasser Eingriff in die Eigentumsrechte Dritter. Betei-

ligungen von ausländischen Unternehmen seien grundsätzlich gut.

Der Präsident des Industrieverbands Hamburg, Matthias Boxberger, hatte ebenfalls drei Wünsche an die Politik. Sie müsse unbedingt die Erneuerung der Infrastruktur und den Ausbau des digitalen Breitbands sowie die Energiewende ohne Standortnachteile für deutsche Firmen vorantreiben und darauf achten, dass bei neuen nationalen Regeln hiesige Firmen keine neuen Nachteile gegenüber ausländischen Firmen erlitten. Als jüngstes Beispiel nannte er die Verschärfung der Vorgaben zur Luftreinhaltung durch das Umweltbundesamt, die vor allem Hamburg getroffen hätten. Etwaige Betriebs-erweiterungen seien dadurch erheblich aufwendiger zu beantragen und somit teurer geworden.

Text: Matthias Soyka

Sys|ng

Software, die passt...

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

Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



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

Rothenbaumchaussee 114
www.sysng.de

20149 Hamburg
info@sysng.de

Brunsbüttel Ports baut Schweden aus

Die Neuakquisition hat sich besser als erwartet entwickelt



Fotos: Brunsbüttel Ports

In Orrskär soll die vordere Bucht zugeschüttet und um einen Liegeplatz erweitert werden

Seit dem 1. März 2017 gehören zu Brunsbüttel Ports auch sechs nahe bei einander liegende schwedische Häfen (Orrskär, Stugsund, Långrör, Ala, Vallvik und Sandarne) 200 Kilometer nördlich von Stockholm, in denen bislang hauptsächlich Forstgüter umgeschlagen wurden. Nun will Brunsbüttel Ports Chef Frank Schnabel zunächst den Hafen Orrskär um einen dritten Liegeplatz mit 150 Metern Länge und einer um ein Drittel vergrößerten Lagerfläche erweitern.

Mehr als 100 Millionen schwedische Kronen (10 Millionen Euro) dürften die Norddeutschen zusammen mit der Gemeinde, der gemeinsam mit zwei Kunden noch 49 Prozent gehören, in den Ausbau stecken, der auch einen Hafenmobilkran und eine Schwerlastplattform beinhalten soll. Dazu soll auch eine rund zwei Hektar große Fläche inklusive neuem Liegeplatz für Schiffe bis zu 200 Meter Länge im Wasser aufgeschüttet werden. Elf Meter Tiefgang gibt es dort. Die Genehmigungen liegen bereits vor. In Schweden sei man in diesen Dingen deutlich pragmatischer als in Deutschland, meint Schnabel und ergänzt: „Wir wollen die Häfen zu Multipurposeanlagen ausbauen.“ Ganz nach dem Brunsbütteler Vorbild. Soll

heißen: Mehr Produkte werden umgeschlagen, mehr Angebote den Kunden gemacht. Insbesondere hofft Schnabel auf den Umschlag großer Stückgüter und weiterer Massengüter. Die Windkraft sei nun auch in Schweden sehr im Kommen. Bisher hatten die Skandinavier hauptsächlich auf Atomkraft gesetzt.

Das erste Jahr nach der Übernahme sei eine Zeit des Kennenlernens gewesen, berichtet Schnabel. Man habe alle 60 Mitarbeiter übernommen und gestaunt, wie fit diese im Umgang mit Holzprodukten sind. „Da haben wir uns einiges anschauen können“, sagt Schnabel anerkennend. Umgekehrt habe er etliche schwedische Mitarbeiter nach Brunsbüttel kommen lassen, damit sie

sich den Umschlag mit anderen Gütern kennen lernen. „Wir machen gerne das, was wir kennen“, fasst Schnabel die Brunsbütteler Firmenphilosophie zusammen. Man werde hiesige Kunden, die auch in Skandinavien aktiv sind, mit nach Schweden nehmen und von der in Deutschland gemachten Erfahrung profitieren.

Bislang wurden in den schwedischen Häfen Holzprodukte wie Zellstoff, Pellets oder Schnittholz umgeschlagen. Rund 1 Millionen Kubikmeter Schnittholz waren es im vergangenen Jahr. Vieles seien Direktverkehre nach Afrika, China oder den Mittleren Osten. „In Schweden sind wir die effizientesten Verloader für Schnittholz als Bulkladung“, meint Schnabel nicht ohne Stolz.



In Stugsund werden bislang vor allem diverse Forstprodukte umgeschlagen

Um die Umstrukturierung voran zu treiben, hat Brunsbüttel Ports ein kleines Team nach Schweden geschickt. Carsten Lorleberg, die rechte Hand Schnabels in Schweden, einen Controller und einen Vertriebsspezialisten. Ziel sei es, mit dem neuen Standbein in der Ostsee auch Kunden in Finnland, dem Baltikum und Sankt Petersburg zu gewinnen.

Und so ganz nebenbei schaut sich Brunsbüttel Ports nach weiteren Häfen um, die man mit in das Netzwerk integrieren könnte. „Wir denken da global“, sagt Schnabel. Allerdings müsse eine weitere Übernahme sowohl strategisch sinnvoll als auch vom Management her darstellbar sein. „Wir wollen uns nicht übernehmen. Das Risiko muss überschaubar sein.“

Bei den Häfen rund um Söderhamn habe all dies gepasst. Zumal die Hafengesellschaft dort auch wie die Schramm Group, der Ei-

gentümer von Brunsbüttel Ports, zwei eigene Schlepper betreibt, die im Winter auch als Eisbrecher fungieren.

Und auch in Brunsbüttel selbst sei man auf einem guten Weg. Für das geplante LNG-Importterminal, für das sich nun auch der Unternehmensverband Hafen Hamburg ausgesprochen hat, ist die Investorengesellschaft

um Gasunie, Vopak und Oiltanking mit der Brunsbüttel Ports im Austausch und führt Gespräche über die Erbringung möglicher Dienstleistungen für den LNG-Terminal. Zudem gehören Grundstücksflächen zum Teil dem Hafenunternehmen. Die Gespräche diesbezüglich seien sehr weit fortgeschritten, so Schnabel.

Text: Matthias Soyka



Das Verladen von Schnittholz gehört zur Kernkompetenz

Operation am offenen Herzen

Der Lagerspezialist IN-TIME zieht bei laufendem Betrieb von Stelle nach Buchholz



Fotos: SLH

Qualitätsmanager André Berger vor der neuen Halle in Buchholz

Für die rund 120 Mitarbeiter der Firma IN-TIME war das Weihnachtsfest alles andere als geruhsam. Der Lagereispezialist, der bislang in Stelle ansässig war, ist mitten im Umzug. Bis Ende Februar müssen 35.000 Paletten parallel zum normalen Betrieb nach Buchholz in die Nordheide gebracht werden. Täglich pendeln seit November drei firmeneigene Lkws die 23 Kilometer lange Strecke mehrmals am Tag. Rund 400 Paletten werden so täglich umgelagert. Deshalb musste die Firmenleitung für alle Mitarbeiter bis zum Abschluss der Arbeiten einen Urlaubsstopp verhängen.



Erste Hochregale sind bestückt

Das Umzugsprozedere wurde hausintern seit einem halben Jahr geplant. Rund 40 feste Lagerkunden hat IN-TIME aus den Bereichen Lebensmittel, Pharma, Medizin, Elektro, Eisenwaren und Chemie. In den nun 25.000 Quadratmetern überdachter Lagerfläche sollen künftig in einem gesonderten Bereich auch Gefahrgüter untergebracht werden. Hier ist IN-TIME noch in der Akquisition. Viele Kunden hatten nach diesem Zusatzservice gefragt.

Gleichzeitig zu den 400 Paletten aus Stelle, die täglich am Rande von Buchholz an einem der 24 Tore der top modernen neuen Hal-



Halbautomatische Einsortierung

le ankommen, gesellen sich auch etwa genauso so viele neue Paletten, die die Kunden anliefern. In Stelle dreht IN-TIME in der Regel bis zu 2.000 Paletten täglich. Manche Mitarbeiter kommen schon um 4 Uhr früh. Die Hauptarbeit ist um 17 Uhr getan. Selbst am Wochenende sind einige Lagerarbeiter in den Hallen beschäftigt. Um die Mehrarbeit zu schaffen, hat IN-TIME auch gut 20 Zeitarbeiter engagiert.

Parallel zu der Einlagerung werden noch letzte Arbeiten auf dem 6,5 Hektar großen Gelände ausgeführt. Die Kerntechnik steht jedoch. Die Hochregallager sind halbautomatisch. Die Stapler werden über Induktionsschleifen im Boden gesteuert. Ein Fahrer wird nur noch für die Feinjustierung der Paletten benötigt, wenn diese



Shuttle-Lkw-Verkehr aus Stelle

in Breite oder Höhe von der Norm abweichen.

Ende Januar sollen auch die Büros umziehen. Damit es mit der IT keine böse Überraschung gibt, unterhält IN-TIME seit Jahren eine eigene Abteilung, die das System am Laufen hält. Qualitätsmanager André Berger erwartet hier keine Probleme. Schließlich laufe die Lagersoftware ja schon jetzt.

Da rund ein Drittel der 40 Lagermitarbeiter aus dem näheren

Umkreis von Stelle kommt, bietet Firmenchef Christoph Gienow seinen Mitarbeitern einen Fahrservice zur neuen Arbeitsstätte an. Man wolle nicht verdiente Mitarbeiter wegen eines einfachen logistischen Problems verlieren. Andere wiederum sind mobil und bilden Fahrgemeinschaften.

Das rund 23 Millionen Euro teure neue Firmengelände mit der markanten Fassade ist nicht nur todschick und größer, sondern auch viel zweckmäßiger als das Alte. In Stelle waren mehrere Hallen nur durch das Überqueren einer Straße zu erreichen. In Buchholz sind beide Hallenkomplexe direkt mit einander verbunden. Und Platz für weitere 10.000 Quadratmeter gibt es auch.

Text: Matthias Soyka



In der zweiten Halle wird noch das sechs Stellplätze hohe Regalsystem montiert

Sekt oder Schampus?

Wie seit sechs Jahren vor drei Gerichten um ein Sorbet gestritten wird



In vielen Regalen ist der teure Champagner hinter Glas geschützt, vor Gericht auch als Marke

Zu Silvester haben wieder traditionell die Sekt- und Champagnerkorken geknallt. Der Unterschied zwischen beiden Getränken: in Champagner kann man baden, in Sekt nicht. Denn Sekt kann so ziemlich alles sein, was prickelt. Champagner darf sich hingegen nur derjenige Schaumwein nennen, der aus der Champagne im Nordosten Frankreichs stammt, nach der „méthode champenoise“ und nur aus den Rebsorten Pinot Noir, Pinot Meunier oder Chardonnay hergestellt wurde.

Auch zum Veredeln von Speisen eignet sich Champagner besser als Sekt. Aber Achtung: Wo Champagner draufsteht, muss auch Champagner drin sein. Wer zum Beispiel mit einem Champagner Sorbet wirbt, muss auch Champagner liefern – und zwar nicht nur der Menge, sondern auch dem Geschmack nach. Das entschied der Bundesgerichtshof (BGH) im Rechtsstreit um

ein Aldi-Dessert, das schon in Luxemburg juristisch diskutiert wurde (Urteil vom. 19.7.2018, Az. I ZR 268/14).

Ein Champagner Sorbet muss nämlich nicht nur nach Champagner schmecken, der Champagner muss auch die geschmacksbestimmende Eigenschaft sein. Andernfalls werde der Verbraucher in die Irre geführt. So jedenfalls die Mei-

nung des BGH. Der Discounter Aldi Süd hatte zur Weihnachtszeit 2012 ein „Champagner Sorbet“ eines belgischen Anbieters in seinem Sortiment. Das Dessert enthielt tatsächlich Champagner. Allerdings betrug der Anteil ausweislich der auf der Produktverpackung angebrachten Zutatenliste nur zwölf Prozent – zu wenig aus Sicht des französischen Winzerverband Comité Interprofes-

sionnel du Vin de Champagne. Die Interessengemeinschaft der Champagnerbauern ging daher nach erfolgloser Abmahnung gerichtlich gegen den Einzelhändler vor.

Der Rechtsstreit schaffte es vergangenes Jahr bis vor den EuGH. Die Richter in Luxemburg entschieden, dass die Verwendung einer geschützten Ursprungsbezeichnung wie „Champagner“ unzulässig sei, wenn sie darauf abziele, unberechtigt von deren Ansehen zu profitieren (Urteil vom 20.12.2017, Rechtssache C-393/16). Die Verwendung könne allerdings berechtigt sein, soweit das Dessert einen hauptsächlich durch Champagner hervorgerufenen Geschmack aufweise. Die Menge des im Sorbet enthaltenen Champagners hielten die Richter insoweit für ein wichtiges, allerdings nicht für ein ausreichendes Kriterium und spielten den Ball zurück zum BGH, der den Fall vorgelegt hatte.

Champagner muss geschmacksbestimmend sein

Die Karlsruher Kollegen haben nun entschieden, dass eine unlautere Ausnutzung der Ursprungsbezeichnung „Champagne“ dann vorliege, wenn in dem Produkt zwar Champagner enthalten, dieser aber nicht geschmacksbestimmend sei. Dies sei etwa der Fall, wenn das Produkt zwar einen weinerzeugnisartigen Geschmack aufweise, dieser aber nicht vorrangig durch Champagner, sondern durch andere Inhaltsstoffe wie zum Beispiel Lebensmittelaromen hervorgerufen werde. Im Fall um den Discounter-Nachtisch sei dafür der französische Winzerverband darlegungs- und beweisbelastet.

Der Fall geht damit zurück an

die Vorinstanz, also an das Oberlandesgericht (OLG) München. In einem ersten Schritt müssen die Champagnerbauern dort also den Geschmack des Produkts feststellen lassen, bevor dann vor den Münchner Richtern in einem zweiten Schritt der Ursache des Geschmacks nachzugehen ist, beispielsweise durch ein Sachverständigengutachten. Möglich wäre auch eine Beweisaufnahme durch Selbstversuch der erkennenden Richter. Da sich über Geschmack bekanntlich nicht streiten lässt, ist dies aber wohl eher unwahrscheinlich.

Das sind die wichtigsten Kriterien

Wir lernen daraus also Folgendes: Ob Sekt oder Champagner entscheidet letztlich meist weniger der Geschmack, sondern der Geldbeutel. Zum Baden eignet sich heißes Wasser (mit oder ohne Badezusatz) ohnehin besser. Wer aber bereit ist, für Champagner tiefer in die Tasche zu greifen, sollte genauer hinschauen. Hat die Flasche keinen Naturkorken, ist es kein Champagner. Außerdem muss es ordentlich prickeln. Das liegt am Gärungsverfahren und an den 6.000 bis 9.000 Bläschen. Bei beiden Getränken stammt die Kohlensäure übrigens aus der zweiten Gärung, doch die Gärung findet beim Champagner direkt in der Flasche statt. Dann muss der Champagner mindestens 15 Monate lang reifen. Einige sogar bis zu drei Jahre. Der Sekt wird dagegen schon nach sechs bis neun Monaten verkauft. Eine zweite Gärung gibt es auch hier, nur nicht zwangsläufig in der Flasche. Wie immer im Leben, so gilt auch hier, dass der Blick ins Kleingedruckte



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

(bzw. auf die Flaschenrückseite) hilfreich ist.

Auf Champagner-Sorbet scheint nach der jüngsten BGH-Entscheidung hingegen wenig Verlass zu sein, ganz gleich, was draufsteht. Dazu noch dieses: Die Champagner-Rebe stammt ursprünglich aus dem Rheingau, wo bekanntlich die besten deutschen Sekte produziert werden. Vor gut 300 Jahren hatte ein findiger französischer Winzer, begeistert von der Riesling-Rebe, einige Weinstöcke im Rheingau ausgebuddelt und in der Champagne gepflanzt. Dort trat Jahre später der „Riesling“-Champagner aufgrund des besseren Bodens und mehr Sonneneinstrahlung seinen Siegeszug an.

Daher mein Tipp für Champagner kaufen (natürlich nur das Original!) und ein gutes Sorbet dazu. Dann gibt's auch keinen Ärger mit dem französischen Winzerverband. In diesem Sinne: Prosit Neujahr!

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Einfach mal genießen

Im „Vesper“ treffen sich nicht nur Eimsbütteler für eine entspannte Zeit



Im Sommer was zum Draußensitzen



Drinnen ist es modern und gediegen

Eimsbüttel ist ein Hamburger Stadtteil, den man getrost als In-Viertel bezeichnen kann. Hier wohnen Menschen, die ganz ordentlich Geld verdienen und möglichst nicht täglich ihr Auto benutzen, denn die Parkplatzsuche kann hier schnell zu einem Großstadtabenteuer mutieren. Wer es allerdings geschafft hat, sein Fahrzeug irgendwo ordnungsgemäß abzustellen, sollte sich die Zeit nehmen und ins „Vesper“ gehen, das an der Ecke Osterstraße/Eppendorfer Weg liegt. Hier ist man eigentlich zu jeder Tageszeit gut aufgehoben, denn es gibt sowohl ein üppiges Frühstück als auch einen Mittagstisch (um acht Euro) und eine interessante Abendkarte zu fairen Preisen.

Wir kommen diesmal abends, denn der Name verheißt ja in seiner Urbedeutung, dass man hier eher zur späten Uhrzeit tafeln sollte. Nach über 20 Jahren hat sich natürlich schon bei den Anwohnern herum gesprochen, dass man hier eine angenehme Zeit verbringen kann, und so empfiehlt es sich, einen Tisch zu reservieren.

Im Sommer kann man auf dem breiten Gehsteig vor dem Restaurant sitzen. In der dunklen Jahreszeit freilich ist man im Inneren eindeutig besser aufgehoben. Ein modern/gediegenes Ambiente

macht's möglich. Die Karte ist übersichtlich, bietet aber für jeden Geschmack etwas. Das Meiste sind bekannte Gerichte, die jedoch raffiniert variiert sind: Spaghetti etwa mit Kalbsfiletspitzen und Gambas (15,90 Euro), Kürbisgnocchi in Salbeibutter oder mit Maronen gefüllte Ravioli in Kerbelbutter (je 13,90 Euro).

Auch die Salate sind



Wildkräutersalat

ein Tick teurer (um die 15 Euro), sind dafür aber exquisit. Wir entscheiden uns für einen Wildkräutersalat mit Feigen, Apfel, Kürbisragout, Walnusscrunch und Granatapfeldressing sowie Ravioli mit Steinpilzen in Weißwein-Kerbelbutter (13 Euro), die wir auf der Tageskarte gefunden haben. Beides kommt, nachdem zuvor Weißbrot mit Olivenöl die Wartezeit verkürzt hatte, recht flugs daher und sieht nicht nur klasse aus, sondern entpuppt sich auch im Gaumen als echte Geschmacksexplosion. Zudem sind die Porti-

onen so dimensioniert, dass sie einen Erwachsenen für den Rest des Abends wunschlos glücklich machen.

Text: Nils Knüppel



Ravioli mit Steinpilzen

Vesper

Osterstraße 10-12
20259 Hamburg

Tel: 040 49 17 355

www.restaurant-vesper.de
mail@restaurant-vesper.de

Öffnungszeiten:

Mo. bis Fr. 9.30 bis 22 Uhr

Sa. und So. 10 bis 22 Uhr

Der Racheengel schlägt wieder zu

Erstmals hat Denzel Washington mit „The Equalizer 2“ eine Fortsetzung gedreht



Danke für die Hilfe



Junge, mach keinen Mist



McCall räumt mal wieder alleine auf



Lauern auf die Feinde



Alte Freundin in Not

Kaum einer hatte sich an die gleichnamige Fernsehserie „The Equalizer“ erinnert, als vor vier Jahren Antoine Fuqua den Schauspieler Denzel Washington in der Titelrolle auf die russische Mafia prallen ließ. Man hatte seinerzeit den Titel, den Namen der Hauptfigur und dessen Hintergrund verwendet und eine ganz neue Sache daraus gemacht. Allgemein wurde der harte Action-Film von Publikum und Kritik wohlwollend angenommen. So kam es, dass Denzel Washington zum ersten Mal in einem Sequel zu sehen ist.

Der ehemalige Regierungs-Attentäter/Geheimagent (so recht wird das nie erklärt) Robert McCall hat nach den Ereignissen des ersten Teils seinen Platz gefunden. Als Taxifahrer getarnt, ist er der gute Geist der Bostoner Nachbarschaft. Graffiti-Schmierereien nimmt er sich ebenso an wie einem Jungen, der in eine Gang abzurutschen droht. Aber wenn ein paar Yuppie-Typen eine Praktikantin vergewaltigen und das aus Spaß filmen, ist McCall endgültig in seinem Element. Immer noch genauso zwanghaft auf seine Uhr fixiert wie im

ersten Teil, betritt er das Appartement ohne Waffe, um nach 29 Sekunden alle Anwesenden kampfunfähig gemacht und alle Handys eingesammelt zu haben. Als seine alte Freundin und CIA-Kollegin Susan (Melissa Leo) in Belgien ermordet wird, zögert McCall keine Sekunde. Er findet schnell heraus, dass es sich nicht um einen normalen Raubmord handelte, sondern dass mehr hinter Susans Tod steckte. Nun ist ihr Witwer in Gefahr...

„Equalizer 2“ knüpft an den ersten Teil an. McCall hat seinen Platz in der Gesellschaft (oder

zumindest an deren Rand) gefunden und hilft denen, die es ohne ihn nicht schaffen. Natürlich ist das alles purer Eskapismus, denn von der Möglichkeit, die Polizei zu rufen, wird prinzipiell kein Gebrauch gemacht. Vielmehr ist der Film noch immer ein reinrassiger Selbstjustiz-Thriller, dieses Mal allerdings mit einem schwächeren Drehbuch und einem wesentlich weniger charismatischen Schurken als beim Erstling. Eine der Actionszenen fügt sich überhaupt nicht in die Handlung ein, und wenn der Kontrahent tot ist, fragt sich der Zu-

schauer, wer das war und warum er sterben musste. Auch ist der Twist im Film schon von Weitem zu erahnen. Dennoch ist es immer noch sehenswert, dem schauspielerischen Schwergewicht Denzel Washington bei seinen Aufräum-Aktionen zuzusehen.

Text: Martin Soyka



Ab sofort zu haben

Hamburger Hafen- und Logistik AG:



Angela Titzrath bleibt Vorstandsvorsitzende der HHLA. Der Aufsichtsrat verlängerte ihren Vertrag um weitere fünf Jahre bis zum 1. Oktober 2024. Zudem wurde Torben Seebold zum 1. April dieses Jahres in den Vorstand berufen.



Er tritt die Nachfolge von Personalvorstand Heinz Brandt an, der in den Ruhestand geht. Seebold war zuvor Bundesfachgruppenleiter Maritime Wirtschaft der Gewerkschaft ver.di. Der 37-Jährige ist studierter Jurist, war seit 2010 bei ver.di und handelte die Tarifverträge mit dem ZDS aus.

NSB Niederelbeschifffahrtsgesellschaft mbH:



Zum Jahresbeginn hat CEO Helmut Ponath die Geschäfte der Reederei an seinen Sohn Tim (oben), der bereits Chief Operating Officer war, übergeben. Markus Thewes (Mitte), zuletzt Head of Global Sales, als Chief Commercial Officer und Dirk Kleinekampmann (unten), bislang Head of Finance



ans Accounting, Projektfinanzierung und Automatisierung als Chief Financial Officer

(unten), vervollständigen den Vorstand. Thewes wird sich nun um die Geschäftszweige Marketing und Vertrieb, Aufbendarstellung, Neuprojektierung sowie NSB-Dienstleistungen kümmern, Kleinekampmann die Felder Financial Engineering, Projektfinanzierung und Automatisierung weiter entwickeln.

HSH Nordbank AG:



Nicolas Blanchard (50, Foto) wurde vom Aufsichtsrat zum neuen Vorstandsmitglied bestellt.

Er hat die Funktion des Chief Clients and Products Officers übernommen. Der Marktvorstand Torsten Temp hat sein Amt zum Jahresende niedergelegt und wird im April 2019 aus dem Unternehmen ausscheiden.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

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

Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Martin Soyka

Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Flyeralarm

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

5. Februar 2019



Liebherr liefert Nachbarn Hafenmobilkran



Rostock – Liebherr hat seinem Nachbarn Euroports den ersten von zwei Hafenmobilkränen geliefert. Beide Firmengelände liegen nur 500 Meter im Rostocker Hafen entfernt. Der komplett montierte Kran wurde mit einem Schwerlastschiff über die kurze Strecke an den Pier transportiert. Dort soll er den Stückgutumschlag weiter verstärken. Der LHM 550 hat eine Reichweite von 54 Metern und kann bis zu 144 Tonnen heben. Ein baugleiches Modell soll in diesem Herbst folgen.

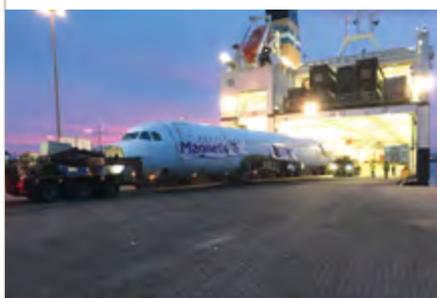
Hamburg legt Zollämter zusammen

Hamburg – Die Zollverwaltung Hamburg hat zum Jahreswechsel ihre Hauptzollämter Hamburg-Stadt und Hamburg-Hafen zusammengelegt. Die neue große Behörde wird nun das gesamte Stadtgebiet bearbeiten. Einzige Ausnahme ist der Hamburger Flughafen. Damit entfallen die innerstädtischen Hauptzollamtsgrenzen, die ein logistisches Hindernis waren. Das neue Amt wird seinen Sitz in der HafenCity haben und mit über 1.700 Mitarbeitern das Größte in ganz Deutschland sein. Es nimmt rund 30 Milliarden Euro pro Jahr ein – ein Viertel der gesamten deutschen Zölle.

Neuer Mindestabstand auf Köhlbrandbrücke

Hamburg – Seit dem 7. Januar gilt auf der Köhlbrandbrücke ein neuer Mindestabstand für Lkw. Auf dem 520 Meter langen Mittelteil, der Strombrücke, dürfen Fahrzeuge über 3,5 Tonnen nicht näher als 50 Meter hintereinander herfahren. Die Maßnahme ist zeitlich befristet, bis die HPA notwendige Verstärkungen an der Stahlbrücke durchgeführt hat.

Airbusrumpf am Seelandkai entladen



Lübeck – Der Rumpf einer Airbusmaschine vom Typ A320 ist am Seelandkai aus einem Ro-Ro-Schiff gezogen worden. Das 53 Meter lange Passagierflugzeug war in Tallin demontiert worden. Der Hauptteil des Jets wurde mit einer Hubheblkeselbrücke aus der „Bore Sea“ gezogen und mit einer Spezialtransport auf der Straße ins Werk transportiert. Die anderen Bauteile waren schon zuvor angeliefert worden,

Zudem meldet der Lübecker Hafen einen neuen Rekord. Am Baltic Rail Gate auf dem Intermodalterminal Travemünde wurden erstmals mehr als 100.000 Ladeeinheiten umgeschlagen. Das sind rund zehn Prozent mehr als im Vorjahr 2017.

Neuer Tarifvertrag bei EUROGATE-

Bremen – EUROGATE und ver.di haben einen Tarifvertrag ausgehandelt, der die Folgen von Automatisierungsmaßnahmen auf den Terminals regelt. Vereinbart wurden ein Mitspracherecht von Arbeitnehmervertretern am Veränderungsprozess, Qualifizierungen und Arbeitszeitmodelle, die auch eine Arbeitszeitverkürzung beinhalten, sowie ein Ausschluss von betriebsbedingten Kündigungen und Eckpunkte eines tariflichen Sozialplans. Der Vertrag hat eine Laufzeit von zehn Jahren.

Modernes IT-System für Bremer Hafenbahn

Bremen – Ein neues IT-System soll ab Herbst 2020 die Planung und Disposition der Zug- und Wagenbewegungen der Bremischen Hafeneisenbahn mit ihrem Netz von 186 Kilometern optimieren. An dem Projekt sind bremenports, die Wirtschaftsbehörde, DB Netz sowie dbh Logistics beteiligt. Für das neue IT-System ist eine modulare Struktur vorgesehen, die aus den Funktionsbereichen Betriebsplanung, Disposition, Abrechnung, Auswertung und einem Kundenportal bestehen wird. Die einzelnen Module werden eine gemeinsame leistungsfähige Datenplattform nutzen. Prozesse sollen so effizienter, stabiler und letztlich kundenfreundlicher gestaltet werden. Es wird auch eine Schnittstelle für DB Netz für den Schieneninterlandverkehr geben.

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