

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

Keine Alternative zu E-Autos

Ministerpräsident Weil hält andere Technologien für noch nicht massentauglich

Die deutschen Autofahrer stehen dem Elektromotor immer noch sehr kritisch gegenüber. Gerade einmal zwei Prozent von über 42 Millionen Fahrzeuge sind in Deutschland elektrisch angetrieben. Das wird sich nach Überzeugung von Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil bald ändern. Im kommenden Jahr werden diverse Mittelklassemodelle auf den Markt kommen, zu deutlich günstigeren Preisen und mit mehr Reichweite.

Andere Energieträger hätten noch nicht die Marktreife, um in großen Mengen eingesetzt zu werden, argumentierte der VW-Aufsichtsrat. Dies sei aber dringend notwendig,



Stephan Weil (SPD) will den Anteil der E-Autos drastisch erhöhen

um die mit der EU-Kommission vereinbarten Klimaziele zu erreichen. Zudem habe China als größter Automarkt unmissverständlich erklärt, ausschließlich an Elektrofahr-

zeugen interessiert zu sein. Beim Umbau der Automobilindustrie mit ihren 800.000 direkt Beschäftigten gehe es um die Zukunft des Industriestandorts Deutschland. **Seite 10**

Erweiterung

Die HHLA-Tochter Metrans könnte demnächst bis nach China fahren. *S.4*

Rekord

Die Hamburger Hafenbahn hat im ersten Quartal 13,6 Prozent mehr Container transportiert. *S.6*

Forderung

Der ZDS fordert von der Deutschen Bahn pünktlichere Güterzugverkehre. *S.8*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil will die deutsche Automobilindustrie komplett umkrepeln. Er hält einzig die Elektromobilität für ausgereift genug, um die Klimaziele 2030 zu erreichen. Daher setze VW alles auf diese eine Karte.

Fachleute sehen das völlig anders. Der VDMA beurteilt dies wesentlich differenzierter, glaubt an eine große Zukunft von synthetischen Kraftstoffen. Mit diesen, gab Weil im Hafen-Klub zu, habe er sich bislang kaum beschäftigt.

Da müssen dann schon sämtliche Alarmglocken klingeln. Deutschlands wichtigsten Industriezweig auf den Kopf stellen, ohne alle Fakten zu kennen, ist schon grob fahrlässig. Auch die E-Autos haben noch erhebliche Mängel. Experten glauben, dass es gar nicht genug Seltene Erden auf der Welt gibt, um allein den Batteriebedarf von VW zu decken.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

- HHLA-Aktionäre zufrieden 4
- Hafenbahn mit neuem Rekord 6
- ZDS fordert bessere Bahnverkehre 8
- Weil klar für Elektroautos 10

Wirtschaft



12



14

- VDMA kritisiert Grünen-Pläne 12
- 40 Jahre STERAC 14
- Was Radfahrer wirklich brauchen 16

Recht & Geld

- Neues Pauschalreise-Recht 18

Essen



- Clouds 20

DVD



21

- Captain Marvel 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 stemmen jedes Schwergewicht!

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

Metrans soll bis China fahren

Die HHLA sucht auch nach Terminals in der Ostsee, am Mittelmeer und Schwarzen Meer

Selten war es in den vergangenen elf Jahren so harmonisch auf einer Hauptversammlung der HHLA zugegangen wie diesmal. Die Basiszahlen stimmten ja: Operatives Ergebnis 204,2 Millionen Euro (+17,9 Prozent), Konzernüberschuss 112,3 Millionen Euro (+38,5 Prozent), Dividende 80 Cent pro Aktie (+ 19,4 Prozent). Damit habe die HHLA nach einem sehr durchwachsenen Börsenjahr in der deutschen Wirtschaft einen Spitzenplatz erreicht, sagte Hans-Georg Matius von der Schutzvereinigung der Kapitalanleger. Einzig die Frage, wo Hamburgs größtes Hafenernehmen in Zukunft hin wolle, beschäftigte noch die Aktionäre – und erhielten Antworten.

Die HHLA wolle nachhaltig wachsen, sagte die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath. Nach dem Zukauf des estnischen Hafens Muuga bei Tallin für 72 Millionen Euro halte die HHLA Ausschau nach weiteren Zukäufen von Terminals in der Ostsee, im Mittelmeer und am Schwarzen Meer. Natürlich seien dort auch die Chinesen am Markt. Die Übernahme-summe müsse also stimmen. Man wolle nicht Wachstum um jeden Preis. Und auch der Intermodalbereich solle weiter ausgebaut werden. Mit 433,8 Millionen Euro Umsatz und 89,1 Millionen Euro EBIT trägt vor allem die Metrans zu gut einem Drittel des Umsatzes und knapp einem Viertel des Gewinns bei. Hier wolle man weitere Marktfelder erschließen, fügte



Foto: HHLA/Nele Martensen

Die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath erhielt viel Applaus

Titzrath hinzu. Vor allem in Richtung China.

Die Neue Seidenstraße, an deren einem Ende der Hafen Muuga liegt, könnte so also zu einem neuen Marktsegment der HHLA werden. In ihrer 134-jährigen Geschichte habe sich die HHLA immer wieder neu erfunden. Sie sei ein ewiges Startup, erklärte Titzrath. Man wolle auch weiterhin Initiator von Technologien sein.

Dass da manch Aktionären ein wenig die Phantasie fehlt, wurde durch kritische Anmerkungen zum Hyperloop deutlich. Wo solle eine Magnetschwebbahn in einer Vakuumröhre in Europa gebaut werden, fragten die einen. Viel zu teuer und unnötig sagten die anderen. Auf die Idee, dass die Neue Seidenstraße hier ein möglicher Ein-

satzort sein könnte, kam niemand. Titzrath verteidigte das Projekt. Man wolle am CT Altenwerder eine Verladestation erproben, um zu sehen, ob ein Seecontainer in eine Hyperloop-Kapsel überhaupt verladen werden könnte. Und man wolle dann erkunden, inwieweit die neue Technik in weiterer Zukunft weltweit vermarktet werden könnte.

Nur für eine Kritik gab es deutlichen Applaus aus dem Publikum. Ulrich Malchow bezeichnete die Idee, Leercontainer mit Drohnen zu transportieren, als „energetischen Frevel“, da ein „exorbitanter Energieeinsatz“ zur Lösung seines Problems von Nöten sei, das gar nicht existiere. Die Mienen auf dem Vorstandspodium verfinsterten sich sichtbar, als Malchow fragte,

warum die HHLA stattdessen die von ihm schon 2004 konzipierte Port Feeder Barge weiter blockiere. Vor 15 Jahre habe der Vorstand eine Abfertigungsvereinbarung abgesegnet. Nachdem das Projekt wegen der Insolvenz der mit dem Bau der Barge beauftragten Werft ins Stocken gekommen war, habe die HHLA die Zusage fünf Jahre später zurückgezogen. Fast zeitgleich habe die Trucking-Tochter CTD aber die Anfrage gestellt, ob man die Barge nicht chartern könnte. Auch das habe der Vorstand dann gestoppt. Erst mit dem rot-grünen Senat seien die Gespräche wieder aufgenommen worden und hätten sage und schreibe zweieinhalb Jahre gedauert. Nun scheitert die Sache einzig daran, dass die HHLA plötzlich ein Abfertigungsentgelt von 200 Euro pro Tag verlange. Wenn dies die

anderen Kaibetriebe auch beanspruchten, würden das 1.000 Euro pro Tag sein, was den Betrieb unwirtschaftlich machen würde.

„Wir sperren uns nicht gegen die Port Feeder Barge“

HHLA-Vorstand Jens Hansen sagte dazu: „Wir sperren uns nicht gegen die Port Feeder Barge und haben eine Abfertigungsvereinbarung erarbeitet. Das Konzept der Barge muss nur wirtschaftlich tragfähig sein. Wenn es das ist, freuen wir uns, die Port Feeder Barge an unseren Terminals, wo dies möglich ist, begrüßen zu können.“

Die Einschränkung kam nicht von ungefähr. Ein Anlegen der Barge in Altenwerder ist ausgeschlossen, da dort die Containerbrücken im Weg stehen und die automatischen Niederflurfahrzeuge (AGVs),

die durch Kontaktschleifen im Boden gesteuert werden, ein Heranfahren der AGVs an die Kaikante ebenfalls nicht zulassen. An weiten Teilen des Burchardkais sind zudem die Kaimauer zu hoch. Die Barge könnte die Container dort gar nicht an Land heben, heißt es aus HHLA-Kreisen. Nur am Parkhafen und im äußersten Nordwesten der Elbkais (Liegeplatz 8) wäre dies möglich. Von dort müssten die Container recht aufwändig auf die teilweise weit entfernten Blocklager verteilt werden, so die HHLA.

Für dieses Jahr geht Titzrath von einem leichten Plus beim Containerumschlag und -transport aus. Das EBIT werde aufgrund von geänderten Bilanzierungsregeln noch einmal deutlich steigen. Zudem will die HHLA rund 200 Millionen Euro investieren.

Text: Matthias Soyka



HYBRID
PORT ENERGY

A company of  becker marine systems

Clean energy in port

The **Becker LNG PowerPac®** supplies clean power to ships in port such as container vessels, car carriers and ferries. Compared to using on-board diesel engines to produce power, the system's power supply dramatically reduces harmful emissions.

Another product, the floating **LNG Power Barge**, is an environmentally friendly cold ironing solution for cruise ships in port.



www.hybrid-port-energy.com

Kein Ende in Sicht

Trotz neuen Rekords hat die Hafenbahn erst 30 Prozent ihrer Auslastung erreicht



Die Parkanlage für Lokomotiven mit der großen Schiebebühne in der Mitte hat 23 Millionen Euro gekostet

Die Hamburger Hafenbahn eilt von Rekord zu Rekord. Im ersten Quartal 2019 transportierte sie fast 695.000 TEU, was ein sattes Plus von 13,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum darstellt. Dabei fuhren auf den Gleisen im Hafengebiet mit 16.000 Zügen nur sechs Prozent mehr, soll heißen: Die Auslastung der Züge erhöhte sich weiter. Grund genug für HPA-Chef Jens Meier zu sagen, dass ein Ende der Steigerung nicht in Sicht sei. „Wir haben rein rechnerisch erst 30 Prozent unserer Auslastung auf der Schiene erreicht“, meinte er und verwies gleichzeitig darauf, dass eine 100-prozentige Nutzung kaum möglich sei.

Der Erfolg kommt nicht von ungefähr. In den letzten gut zehn Jahren hat die HPA das Gleisnetz im Hamburger Hafen kontinuierlich saniert. Rund 600 Millionen Euro wurden investiert. Zuletzt 23 Millionen Euro in eine Parkanlage für Lokomotiven am Finkenwerder Knoten. Hier können 32 Lokomotiven abgestellt werden. Herzstück ist eine 80 mal 75 Meter große Schiebebühne, die die Loks auf eines der 16 angrenzenden Abstellgleise verschiebt. Der Clou dabei ist, dass die Lokführer die ganze Anlage selbst betätigen können. Sie müssen sich nur an einer Empfangsstelle einloggen und das gewünschte Gleis eingeben. Daraufhin bewegt sich die Schiebebühne zunächst zu der einfahrenden Lok und nach dem Auffahren auf die Bühne zum gewünschten Gleis.

Unmittelbar angrenzend an die Parkstation ist die Lokservice-

stelle, wo die schweren Maschinen gewartet werden können. Da in der Woche rund 200 Züge in und aus dem Hafen fahren, wird durch die gesamte Anlage viel Verkehr zwischen dem Hafen und der viel befahrenen Hauptstrecke

in Richtung Harburg gespart. Viele Fernzüge fahren zudem meistens nachts, so dass tagsüber die Loks ungenutzt sind. In dieser Zeit können sie Dieselkraftstoff tanken oder an der Besandungsstation Brems sand aufnehmen.



Cengiz Belindir mit Sandpistole



Eine Rangierlok wird besandet

Dieser ist besonders feinkörnig und feuer-getrocknet. Besonders bei nassem Wetter ist er wichtig, um die nötige Reibung zwischen den jeweils metallenen Bremsbacken und Rädern herzustellen. Auch beim Bunkern der Ersatzstoffe brauchen die Lokführer keine Hilfe. Beides funktioniert über Zapfpistolen, deren Funktionen weitgehend selbst erklärend sind. Der Bremsand wird dabei aus einem 35-Tonnen-Silo mit einem Druck von sechs Bar, der von einem Kompressor erzeugt wird, in die Ladekästen der Loks geblasen. „Unser Ziel ist, Kapazitäten auf den Gleisen der Hafentbahn zu schaffen, indem wir unnötige Leerfahrten vermeiden. Somit wird nicht nur das Schienennetz, sondern auch die Umwelt entlastet“, erläuterte Meier.

Auch Engpässe im Bahnnetz müssen beseitigt werden

Doch die Hafentbahn hängt nicht im luftleeren Raum. „Um für wachsende Gütermengen gewappnet zu sein, reicht es nicht aus, wenn nur die Häfen in den Ausbau und die Modernisierung sowie in die Digitalisierung ihrer Infrastruktur investieren“, ergänzt Hafen Hamburg Marketing-Vorstand



Axel Mattern, Jens Meier, Vertriebsleiterin Jana Bonk und Harald Kreft (v.l.)

Axel Mattern. Auch das Schienennetz und die Umschlagterminals im Binnenland müssen in ihrer Leistungsfähigkeit und Kapazität für die Aufnahme zusätzlicher Gütermengen angepasst werden.“ So gebe es bereits am Knoten Harburg immer wieder Probleme, berichtet Hafentbahn-Chef Harald Kreft. Eine wichtige Nord-Süd-Tangente im Osten sei zudem immer noch nicht komplett ausgebaut. Das Teilstück zwischen Hof und Regenburg müsse noch ertüchtigt werden. Wenn dieses fertig gestellt ist, gibt es eine zweite leistungsfähige Strecke bis nach München und Prag.

Im Hamburger Hafen selbst hat mit dem Ausbau der Hafentbahn die Diversifizierung der Anbieter stark zugenommen. Mittlerweile sind 152 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hafen unterwegs, davon 60 regelmäßig.

Bereits im vergangenen Jahr hat die Hafentbahn ihre alte Bestmarke überboten. 2018 wurden insgesamt 46,8 Millionen Tonnen Güter (+2,7 Prozent) und 2,4 Millionen TEU (+4,7 Prozent) transportiert. Wenn der positive Trend so weiter geht, könnten es in diesem Jahr bis zu 2,75 Millionen TEU werden.

Text: Matthias Soyka



Lokomotiven warten an der Lokservicestelle



Die Schiebebühne bewegt die Loks auf eines der 16 Gleise

ZDS legt Bahn die Karten

Seehafenbetriebe fordern bessere Planbarkeit, Zuverlässigkeit und mehr Qualität ein



Foto: Deutsche Bahn AG

Im Hinterlandverkehr kommen durchschnittlich nur gut drei von vier Zügen pünktlich an

Während der Hamburger Hafen das hohe Lied auf seine Hafenhahn singt (siehe Seite 6), sieht der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) noch erhebliche Mängel im deutschen Eisenbahnbetrieb. In einem 21-seitigem Positionspapier listet er Verbesserungsvorschläge in den Bereichen Ausstattung, Betrieb und politische Rahmenbedingungen auf. Vor allem fehle es an Personal, Lokomotiven und Waggons. Die Eisenbahnverkehre müssten besser planbar, zuverlässiger und qualitativ besser werden. ZDS-Präsident Frank Dreeke fordert, bestehende Flaschenhälse zielstrebig zu beseitigen. „Engpässe schaden dem gesamten Wirtschafts- und Logistikstandort Deutschland.“

Dies sei angesichts der enormen Bedeutung des Eisenbahnhinterlandverkehrs auch dringend nötig, zumal das Transportvolumen auf der Schiene in diesem Bereich von 62 Millionen Tonnen im Jahr 2010 auf 88 Millionen Tonnen im Jahr 2030 ansteigen soll, so der ZDS. In den Seehäfen werden derzeit über zwei Drittel des gesamten deutschen Außenhandels mit 120.000 Schiffen und 300 Millionen Tonnen pro Jahr abgefertigt. Dem gegenüber sei die Gesamtmenge des Schienengüterverkehrs in Deutschland rückläufig. Um rund sieben Pro-

zent seit 2011 auf knapp 350 Millionen Tonnen in 2017. Auch das Schienennetz der DB Netz wurde kleiner. Um 4.000 Kilometer gegenüber 1999 auf 33.500 Kilometer (weitere 5.000 Kilometer werden von privaten Anbietern betrieben).

Zu teuer, zu unflexibel
und überaltert

Als Ursache hierfür sieht der ZDS eine Reihe grundlegender Probleme: Der Schienengüterverkehr sei zu teuer wegen zu unflexiblen Betriebsvorschriften,

Sprachanforderungen, überalterter Signalanlagen und technischer Anforderungen. Auch sei die Kommunikation zwischen Operateuren und den Auftraggebern unzureichend. Ebenso mangle es an der Pünktlichkeit. Nur 72,7 Prozent der Güterzüge der DB Cargo liefen pünktlich ein. Über ein Viertel der Züge kam mindestens eine Viertelstunde zu spät. Hier wirke sich die stets nachrangige Behandlung des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr negativ aus. Verspätungen im Personenverkehr schlugen unmittelbar auf den Gü-

terverkehr durch. Abhilfe könnte hier eine Bevorzugung des Güterverkehrs in den Nachtstunden bringen.

Sperrung bei Rastatt kostete 2 Milliarden Euro

Wie sensibel das Schienennetz sei, habe die Sperrung der Oberrheinstrecke bei Rastatt nach einem Tunnleinbruch im Jahr 2017 gezeigt. Der volkswirtschaftliche Schaden habe bei 2 Milliarden Euro gelegen, da nur rund ein Viertel des Eisenbahngüterverkehrs auf der Schiene umgeleitet werden konnte. Deshalb sei es dringend notwendig, das bestehende Schienennetz zu erhalten und weiter auszubauen, insbesondere an den sechs großen deutschen Knoten und den Neubaustrecken entlang des Rheins, der Ruhr/Sieg und des Ostkorridors. Zudem müssten die Fahrpläne flexibler angelegt sein, um auf Schwankungen bei Angebot und Nachfrage reagieren zu können. Zudem fordert der ZDS eine bessere Vorsorge der Bahn für unvorhersehbare Ereignisse wie Unfälle oder Schlechtwetter. Ein Vegetationsmanagement, das die Kappung zu nahe stehender Bäume veranlasst, könnte hier helfen.

Mengengarantien sind nicht zweckmäßig

Auch die Politik müsse ihre Hausaufgaben machen, so der ZDS. Mengengarantien als Voraussetzung zur Förderung von Gleisanschlüssen für Betriebe seien kontraproduktiv, etwa wegen Minderernten bei Getreide. Zudem seien nur 60 Prozent des Schienennetzes elektrifiziert.



Frank Dreeke,
ZDS-Präsident

In 17 Jahren seien nur 1.200 Kilometer hinzugekommen. Außerdem gebe es noch zu wenig Überholgleise für 740-Meter-Züge, die eine deutliche Kapazitätssteigerung brächten. Das Netz soll erst 2026 fertig sein.

Es fehlen Lokomotiven, Waggons und Lokführer

Auch im Betrieb hapere es noch. Es fehlten Lokomotiven und Waggons, aber auch Lokführer. Zwischen 750 und 1.200. Zudem seien viele der Lokführer überaltert. Das Durchschnittsalter liege bei fast 50 Jahren. Abhilfe könnten flexiblere Verträge schaffen, die den Lokführern beispielsweise nicht mehr zusicherten, spätestens nach 36 Stunden wieder zu Hause zu sein. Dieser Luxus sei bei anderen Verkehrsträgern nicht üblich. Auch könnte Englisch als zweite Betriebsprache den Einstieg von Arbeitskräften aus dem europäischen Ausland begünstigen. Auch das teilautomatisierte Fahren müsse weiter erprobt und ausgebaut werden.

Und schließlich müsse der Wagenladungsverkehr verbessert werden, bei dem Breakbulk und Schüttgüter in Einzelwaggons transportiert und zu ganzen Zügen (etwa in Maschen) zusammengestellt werden.

Sicherheitstechnik muss nachgerüstet werden

Der ZDS setzt sich auch für eine vermehrte Nachrüstung von Lokomotiven mit der neuen Leit- und Sicherheitstechnik ETCS (European Train Control System) ein. Nur zehn Prozent der knapp 1.900 Lokomotiven der DB Cargo seien damit ausgestattet. Ein Nachteil im grenzüberschreitenden Verkehr im TEN-T-Netz.

Aber auch im Preisgefüge sieht der ZDS Probleme. Zwar liege der Trassenpreis mit 2,86 Euro pro Kilometer im europäischen Durchschnitt. Die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene werde aber durch die Dreifachbelastung weiterer Abgaben wie Stromsteuer, EEG-Umlage und Emissionshandel verringert.

KV-Regeln auch beim Massengut anwenden

Vereinfachte Regeln sollte es auch im nachlaufenden Verkehr gegen. Beim Kombinierten Verkehr dürften Lkws bis 150 Kilometer Entfernung 44 statt 40 Tonnen schwer sein. Dies sollte auch für Massengüter gelten, so der ZDS, der auch für die nächsten Jahre eine Verstärkung der Investitionen des Bundes in das Schienennetz wünscht. In diesem Jahr sind dies immerhin 5,56 Milliarden Euro.

Text: Matthias Soyka

Elektromobilität einzige Option

Stephan Weil verteidigt Umstellung der VW-Produktion auf E-Autos

Viele deutsche Autofahrer stehen der Elektromobilität noch skeptisch gegenüber. Zu teuer, zu wenig Reichweite und Ladestationen, zu lange dauernde Ladezeiten. Dennoch will VW seine gesamte Produktion auf Elektroautos umstellen und dazu rund 44 Milliarden Euro investieren. Ist das klug oder wird es für die Wolfsburger existenzgefährdend? Im Hamburger Hafen-Klub erklärte Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD), der mit im VW-Aufsichtsrat sitzt, warum das aus seiner Sicht eine gute Idee ist.



Der gelernte Richter Stephan Weil (SPD) ist seit 2013 Ministerpräsident von Niedersachsen

Der gebürtige Hamburger sagte, dass die Automobilindustrie seit 1990 keinen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz geleistet habe, da die Autos zwar sauberer, die Zahl der produzierten Fahrzeuge ebenso wie deren Motorengröße aber deutlich gestiegen sei. Nicht zuletzt deshalb werde Deutschland im kommenden Jahr sein ursprünglich gestecktes Ziel (40 Prozent weniger CO₂-Ausstoß als im Jahr 1990) nicht erreichen. Bestenfalls werde man bei 35 Prozent landen. Gleichzeitig habe die Bundesregierung mit der EU-Kommission vereinbart, bis 2030 den Ausstoß um 55 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren, bis 2050 sogar um 80 bis 95 Prozent. Ansonsten drohten so-

wohl dem Bund als auch den an den Emissionen beteiligten Unternehmen drastische Strafen.

Es geht um die Zukunft des Industriestandorts

„Letztlich geht es um die Zukunft des Industriestandorts Deutschland“, warnte Weil. Trotz der seit langem bekannten Notwendigkeit habe die Automobilindustrie bislang keine Pläne aufgestellt, wie die ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen sind. Von allen vorhandenen umweltfreundlichen Technologien sei der Elektroantrieb die Einzige, die derzeit in großen Mengen verfügbar sei. Da Elektromotoren deutlich einfacher zu produzieren seien, würden nach einer

Schätzung der IG Metall bis zu 150.000 Arbeitsplätze wegfallen.

In späteren Jahren könnten Elektromotoren vielleicht in Konkurrenz zum Wasserstoffantrieb stehen. Inwieweit synthetische Kraftstoffe eine Rolle spielen könnten, wisse er nicht, gab Weil zu. Er könne nicht sagen, wie viel davon produziert werden könne und bei welchem Verkehrsträger sie eine Rolle spielen könnten. Auf Nachfrage erklärte Weil gegenüber „Stadt Land Hafen“, dass er bislang nichts von klima-neutralem synthetischem Diesel gehört habe.

Die Ausführungen Weils führten zu etlichen kritischen Nachfragen des Hafen-Klub-Publikums. Warum ausgerechnet die Deutschen anfangen müssten, ihren wich-

tigsten Industriezweig komplett umzukrempeln, wollte jemand wissen. Weil entgegnete, dass die Industrienationen hauptsächlich verantwortlich für den Klimawandel seien. Man könne mittlerweile nachweisen, dass CO₂ dafür mit verantwortlich ist. „Wir müssen unseren Teil des Problems lösen“, sagte Weil mit Blick auf kleinere Staaten und deren Motivation, sich am Klimaschutz zu beteiligen. Dennoch gab Weil zu, dass Deutschland nur für drei Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich sei. Weltweit rangiere man damit auf Platz sechs.

Ein anderer Einwand war, dass durch Erneuerbare Energien zwar 40 Prozent des deutschen Strombedarfs gedeckt werden, dies aber nur 14 Prozent des gesamten Energiebedarfs Deutschland ausmache. Wenn nun Autos von Elektromotoren angetrieben würden, würde sich der Strombedarf verdoppeln. Dem entgegnete Weil, dass natürlich der Ausbau der Erneuerbaren Energien mit dem Umbau der Automobilindustrie einhergehen müsse. Es nütze niemandem etwas, wenn E-Autos von Kohlekraftwerken aufgeladen würden. Zudem stellten die La-

demöglichkeiten von E-Autos in Städten ein Problem dar. Es werde sicher an öffentlichen Parkplätzen Anschlüsse geben, vielleicht aber auch auf Parkplätzen von großen Supermärkten. Zudem könnten mobile Ladeeinheiten helfen.

Mindestens 500 Milliarden Euro Investitionen

Weil räumte ein, dass die bevorstehenden Investitionen gewaltig seien. Der BDI rechne mit rund 500 Milliarden Euro. Zudem sei bei der Energiewende die Gebäudewirtschaft ein „schlafender Riese“. Die Haushalte tragen mit gut neun Prozent zu den CO₂-Emissionen bei. Aber auch ein Gutteil der Energieproduktion, die fast 41 Prozent der Emissionen verursacht, wird hier verbraucht. Auch die Industrie (21,5 Prozent) ist noch für deutlich höhere Ausstöße als der Straßenverkehr (rund 15 Prozent, Landwirtschaft 5,4 Prozent) verantwortlich.

Bei den privaten Haushalten sei es deshalb dringend notwendig, zusätzliche Steuerabschreibungen für energetische Sanierungen auszuloben. Ebenso müssten die EEG-Umlage und das Netzentgelt als Kostenfaktoren bei der Erzeu-

gung von Wasserstoff abgeschafft werden. Auch Gas sei bei der Klimawende unverzichtbar und zumindest als Überbrückung wichtig.

Zweifel an der Öko-Bilanz von E-Autos wischte Weil kurzerhand weg. Das wichtigste Bauteil eines Autos sei künftig nicht mehr der Motor sondern die Batterie. Zu deren Bau würden derzeit zwar Seltene Erden benötigt, doch diese könnten später zu fast 100 Prozent recycelt werden. Zudem seien für das Jahr 2026 wesentlich leistungsfähigere Feststoffbatterien angekündigt, die vornehmlich aus Lithium und Luft bestehen sollen. Weil setzte aber auch auf die Leistungsfähigkeit der deutschen Forschung. Durch sie könnte bis dahin noch effizientere Methoden auf den Markt gelangen.

Bis September werde nun in Berlin das zusammengestellte Klimakabinett aus den Ministerien Verkehr, Umwelt, Wirtschaft, Landwirtschaft, Inneres und Finanzen unter Führung der Bundeskanzlerin ein Konzept erarbeiten, wie die Klimaziele erreicht werden sollen. Dieses werde laut Weil zum „Lackmestest der Handlungsfähigkeit der Großen Koalition“.

Text: Matthias Soyka

CONTAINERTRUCKING IN EUROPA IST UNSER GESCHÄFT.

Wir bedienen alle europäischen Häfen, 700 Fahrzeuge und mehr als 100 qualifizierte Mitarbeiter an 7 Standorten finden immer eine Lösung. Grenzüberschreitender Fernverkehr ist für uns genauso selbstverständlich wie Gestellungen im erweiterten Nahverkehr und große Mengen in kurzen Wochen - schnell, zuverlässig und natürlich zu einem marktgerechten Preis.

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



Aus für Dieselmotor ist Sackgasse

VDMA kritisiert Pläne der Grünen und sieht ein Ende der Talsohle



Foto: MMIG

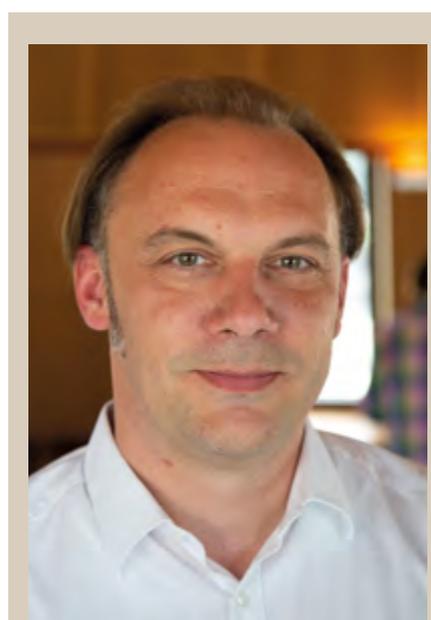
Mit Retrofit-Propellern hat die Mecklenburger Metallguss GmbH viele Aufträge ergattern können

Die Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems des Verbands der Maschinen- und Anlagenbauer (VDMA) sieht die Branche nach dem schlimmsten Krisenjahr 2017, als der Jahresumsatz auf 10,6 Milliarden Euro abgesackt war, langsam wieder im Aufwind. Ein Auftragsplus von 3,7 Prozent im vergangenen Jahr habe sich auch in 2019 fortgesetzt. „Die Talsohle ist durchschritten“, sagte VDMA-Vorstandsvorsitzender Martin Johannsmann. Jedoch bereite dem Verband das politische Umfeld Sorgen. Ein ungeordneter Brexit werde verheerende Folgen für die Wirtschaft haben. Und Forderungen der Grünen nach einer Abschaffung aller Verbrennungsmotoren, vor allem des Diesels, seien schlicht eine „Sackgasse“.

Wir müssen technologie-offen bleiben“, ergänzte VDMA-Geschäftsführer Jörg Mutschler. Die Antriebe werden komplizierter werden. Dabei könne die Digitalisierung helfen, die schwieriger werdenden Abläufe im Griff zu behalten. Flüssiggas sei in diesem Zusammenhang eine wichtige Brückentechnologie, die helfen werde, kurzfristig den CO₂-Ausstoß zu verringern. Mit synthetischen Kraftstoffen sei es schließlich möglich, langfristig völlig auf fossile Kraftstoffe zu verzichten. Ein erster europäischer Reeder teste bereits den Einsatz von synthetischem Kraftstoff. Dessen Einsatz würde zu einem völlig klimaneutralen Antrieb führen.



Martin Johannsmann,
VDMA-Vorstandsvorsitzender



Lars Greitsch,
VDMA-Vorstand

Andere Zulieferer aus Deutschland nutzen die derzeitige Diskussion für zusätzliche Aufträge. Die Mecklenburger Metallguss GmbH aus Waren beispielsweise hat für Container- und Massengutschiffe einen Retrofit-Bausatz entwickelt, der auf geringere Spitzengeschwindigkeiten ausgelegt ist. Getauscht werden dabei vor allem die Schiffsschrauben, die völlig neu konstruiert wurden. „Dadurch können zwischen vier und 14 Prozent Energie pro Schiff eingespart werden“, rechnet VDMA-Vize Lars Greitsch vor. Innerhalb von weniger als einem Jahr mache sich die Investition meist schon bezahlt.

Insgesamt hat es auf dem Schiffsmarkt deutliche Verschiebungen gegeben. Lag 2012 die Summe der weltweiten Neubaufträge noch bei 287 Milliarden

Dollar, ist sie heute auf 219 Milliarden Dollar abgesackt. Davon waren ein knappes Drittel Massengutschiffe, 22 Prozent Tanker, 14 Prozent Container- und elf Prozent Stückgutschiffe. Gingen vor sieben Jahren noch 36 Prozent der Aufträge nach Korea und nur neun Prozent in die EU und Norwegen, sind es in diesem Jahr nur noch ein Viertel an Korea aber 30 Prozent an die EU und Norwegen. Besonders der Bau von sehr teuren Kreuzfahrtschiffen habe hierzu beigetragen, so Johannsmann.

Bei all diesen Schiffen liege der Anteil der Zulieferindustrie zwischen 50 und 80 Prozent, wovon an die deutschen Firmen etwa zehn Prozent der Aufträge gingen. Insgesamt die Hälfte aller Aufträge kam aus dem Inland (27 Prozent) oder der EU. Weitere große Auftraggeber kommen aus China und

Korea. Deutliche Zuwächse hat der VDMA aus Nordamerika registriert. Von dort aus wurden vor allem Ersatzteile für Kreuzfahrt- und Marineschiffe angefragt. Die Marine trage zu rund ein Fünftel des Gesamtumsatzes bei.

Etwaige Handelskriege bereiten dem VDMA weniger Sorgen als Einschränkungen im Warenfluss. „Ein ungeordneter Brexit wird zum Desaster werden“, meinte Johannsmann. Aufgrund fehlender Ausstattung und Manpower beim Zoll werde der Warenverkehr zwischen der EU und Großbritannien zum Erliegen kommen. Einzig die Luftfracht werde noch funktionieren, weil hier schon immer verzollt worden sei. Etliche Zulieferteile, die von der Insel kämen, vor allem in der Luftfahrtindustrie, würden sich dadurch preislich verdoppeln.

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

STERAC mit neuer Energie

Zum 40. Jubiläum hat die neue Geschäftsführung eine klimafreundliche Halle eingeweiht



Fotos (3): STERAC

Je 1.200 Quadratmeter Photovoltaik befindet sich auf den Dächern der beiden neuesten STERAC-Hallen

Als Gerald Rackebrandt vor 40 Jahren zum ersten Mal für die Hamburger Firma Hydro Aluminium Trailer in Richtung Großbritannien schickte, war die Welt der Logistik noch eine andere. Der Kunde rief an, man schrieb Aufträge auf Papier, sammelte die Ladung ein und fuhr los. Was damals mit einem Zwei-Mann-Betrieb und einer Handvoll Trailer begann, ist heute ein florierendes mittelständisches Unternehmen mit fast 140 Mitarbeitern, 110 Trailern und elf eigenen Zugmaschinen. Einzig die Grundausrichtung ist geblieben: Die STERAC GmbH ist und bleibt ein Familienunternehmen. Zum Jahresbeginn ist Rackebrandt mit nunmehr 70 Jahren aus dem operativen Bereich ausgestiegen und hat die Geschicke seiner Firma in die Hände seiner Tochter Nicola gelegt.

In Braak (Stapelfeld) vor den Toren Hamburgs, wo das Unternehmen vor 20 Jahren hingezogen ist, verfügt STERAC heute über sechs Hallen mit insgesamt 14.000 Quadratmetern Fläche für Umschlag und Hochregallager. Die neuste Halle wurde jüngst eingeweiht und ist der besondere Stolz des Unternehmens. Denn STERAC ist mehr als eine simple Spedition. Schon seit etlichen Jahren verfolgt der Betrieb sein Green Energy Concept, das auf eine weitestgehende Klimaneutralität abzielt. Dazu zählen ähnlich wie in Halle 5 Sonnenkollektoren auf den Flachdächern, die für 40 Prozent der elektrischen Energie sorgen, sowie Erdwärme und Luftwärmepumpen, die die Fußbodenheizung antreiben. Durch die Photovoltaik werden auch fünf Firmen-Hybrid-Pkw, ein reines

Elektroauto und die Elektrostapler aufgeladen. Hierfür hat STERAC

einen doppelten Batteriesatz angeschafft. Täglich zwischen 10 und 14



Gerald Rackebrandt,
STERAC Firmengründer



Nicola Rackebrandt,
Geschäftsführerin STERAC

Uhr werden die Akkus von insgesamt 2.400 Quadratmetern Solarzellen geladen.

„Wir haben uns immer wieder gefragt: Was ist die Aufgabe des Unternehmens?“, erläutert Nicola Rackebrandt die Philosophie. „Natürlich wollen wir Gewinn machen und damit Arbeitsplätze sichern. Aber um welchen Preis?“, fragt die Mutter von Zwillingen (7). Heraus kam ein regeneratives Konzept mit dem völligen Verzicht auf fossile Brennstoffe in der neuen Halle, die 3 Millionen Euro gekostet hat. „Wir sind zu dem Schluss gekommen, dass man als Unternehmen sehr viel bewirken kann“, ergänzt sie. „Wir haben Verantwortung für unser eigenes Handeln übernommen.“

An einem Grundprinzip ihres Vaters will Nicola Rackebrandt auf jeden Fall festhalten: Sich von niemand abhängig machen. Der Kundenstamm umfasst 600 Firmen. Keine trägt zu mehr als fünf Prozent des insgesamt 40 Millionen Euro Jahresumsatzes bei. Da STERAC alle Arten von Konsumgütern außer Massengütern bewegt und auch für deren Lagerung umfangreich zertifiziert wurde, ist man von der Volatilität einzelner Märkte weniger betroffen. Wenn eine Sache nicht so gut läuft, nimmt man eben von der anderen mehr.

Die Fahrtgebiete haben sich im Laufe der Jahrzehnte auf ganz Europa ausgedehnt. Mit dem Ausscheiden des Firmengründers hat sich STERAC auch eine neue Führungsstruktur gegeben. Als Nicola Rackebrandt, die als gelernte Speditionskauffrau seit 13 Jahren im Unternehmen ist, den Chefessel einnehmen sollte, hat sie sich Zeit für ihre Kinder ausbedungen. Um 15.30/16 Uhr möchte sie zu ihrer Familie aufbrechen. Also wurde ihr ein Führungsstab von fünf langjährigen Mitarbeitern zur Seite gestellt. Dieser deckt die Bereiche Vertrieb und Marketing, Logistik,



Fotos (3): SLH

2.000 Lkw-Touren verlassen im Monat das STERAC-Gelände

Verwaltung sowie die jeweiligen Fahrtgebiete ab. Die Neustrukturierung der Geschäftsleitung hat nicht nur für diese Mitarbeiter eine Aufstiegschance bedeutet, sondern auch für jüngere Kollegen die Möglichkeit zum beruflichen Weiterkommen dargestellt, indem sie die frei gewordenen Stellen der neuen Bereichsleiter besetzten. „Wir legen großen Wert auf die Weiterentwicklung unserer Mitarbeiter“, betont Rackebrandt. Nicht nur auf fachlicher Seite durch Fortbildungen, sondern auch durch Persönlichkeitstraining oder Konversationskurse. Selbst Studiengänge finanziert STERAC bisweilen mit, um vielversprechende Mitarbeiter ans Unternehmen zu binden.

Neben der Umweltkomponente sieht Nicola Rackebrandt vor allem

die Digitalisierung als das Zukunftsthema der Branche. Sie selbst benutzt quasi kein Papier mehr. Verträge unterschreibt sie auf einem Smartboard direkt ins System. „Die Umstellung sämtlicher Geschäftsabläufe in digitale Prozesse bietet für uns auch die Gelegenheit, unsere innerbetrieblichen Verfahren zu überdenken“, berichtet sie. Getreu der Devise: Ein schlechter manueller Prozess ist auch ein schlechter digitaler Prozess.

In allernächster Zukunft will STERAC noch eine siebte Halle bauen. Auch die wird, logisch, energetisch auf dem neusten Stand sein und direkt an die jüngst eingeweihte Halle angrenzen. Und ganz nebenher stellt man noch den Fuhrpark auf Euro-6-Lkw um.

Text: Matthias Soyka



Das Haupthaus in Braak



Die Chefin in der Umschlaghalle

Was Radfahrer wirklich brauchen

Viele Vorschläge gehen am Ziel vorbei oder sind unpraktikabel

Der „Allgemeine Deutschen Fahrrad Club“ (ADFC) hat eine Liste von „Hamburgs schlimmsten Radwegen“ veröffentlicht. Aus der Erfahrung eines Verkehrsteilnehmers, der regelmäßig auch außerhalb der Verkehrsbrennpunkte in Hamburg mit dem Rad unterwegs ist, handelt es sich dabei um eine durchaus in vieler Hinsicht repräsentative, aber lediglich sehr limitierte Auswahl. Die Zusammenstellung beinhaltet unter anderem folgende typische Mängel: „Unsinnige Fahrbahn-Markierungen oder kaputte Wege“, „alter, viel zu schmaler und durch den Gegenverkehr und die Verschwenkungen gefährlicher Zweirichtungsradweg“, „der fahrbahnbegleitende, benutzungspflichtige Radweg... ist eine absolute Katastrophe und Gefahr für die Verkehrssicherheit“, „der gesamte Kreuzungsbereich ist unübersichtlich“, „der Zustand (des Radwegs) spottet jeder Beschreibung“, „Radler werden hier auf schmalste, kaputte Wege am Häuserrand und zusammen mit Fußgängern gezwungen“.

Diese Aufzählung von Mängeln ließe sich beliebig fortsetzen und betrifft durchaus nicht nur oder in erster Linie den Zustand der angeblich nicht mehr zeitgemäßen, aber grundsätzlich häufig wesentlich sinnvolleren und verkehrssicheren, historischen Radwege – wenn sie denn nur einigermaßen instand gehalten würden. Stattdessen sind sie häufig seit Jahrzehnten nicht mehr in einem verkehrssicheren Zustand und häufig teilweise oder gar auf ganzer Breite von Kfz zugeparkt. Die seit Beginn des politisch propagierten Wettlaufs um „Deutschlands fahrradfreundlichste Stadt“ bevorzugten Lösungen sind in Hamburg vor allem geprägt durch zu schmale Fahrstreifen unmittelbar zwischen dem fließenden und dem parkenden Verkehr, die nicht selten auch noch durch haltende Lieferfahrzeuge blockiert sind. Der Radfahrer wird also in mehrfacher Hinsicht direkt durch den Automobilverkehr bedroht. Das gilt nicht zuletzt auch für den abbiegenden Verkehr von schweren Lkw an Kreuzungen (toter Winkel!). Die Folge sind sich häufende Unfälle mit schweren Personenschäden, wie sie in früheren Jahren praktisch kein Thema waren.

Die wohl eigentlich angestrebte Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer an Hauptverkehrsknoten hat im Ergebnis vielfach eher zu Unübersichtlichkeit und verkehrsgeschädlicher Verunsicherung geführt (Beispiel: Hoheluftchaussee/Isestraße). Der Markierungssalat im Kreuzungsbereich endet darüber hinaus nicht selten bereits nach kurzer Strecke im Nichts. Dasselbe findet sich häufig auch bei sogar immerhin großzügig ausgebauten Radwegen für Zweirichtungsverkehr, die abrupt auf reinen Fußwegen beginnen und/oder enden. Erst unlängst wurde beispielsweise der seit Langem existierende, sichere separate Radweg vor der Grundschule in einem Quartierszentrum für das Randsteinparken (nicht zuletzt von Helikoptereltern) umgewidmet etc..

Basis-Radwegenetz muss saniert werden

Absolutes Kernelement der Fahrradinfrastruktur sind die Radwege selbst – und zwar in erster Linie diejenigen, die dem allgemeinen täglichen Verkehr dienen und nicht vornehmlich der Freizeitgestaltung. Aufgrund dessen ist es drin-

gend geboten, sich in Hamburg endlich auf die Sanierung und den sachgerechten Ausbau des Basis-Radwegenetzes als Ganzem zu konzentrieren anstatt auf selektive Schaufensterlösungen. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Zahl von breiten Lastenfahrrädern und Kinderwagenanhängern und E-Bikes sowie umso mehr in Hinblick auf die aktuelle Zulassung von E-Scootern („Elektro-Tretroller“).

Zu Zeiten, als das deutsche Verkehrsingenieurwesen noch weltweit für Denken in komplexen Zusammenhängen und logischen Prioritäten gerühmt wurde, wäre in der betreffenden Situation dem sachgerechten Netzausbau eindeutiger Vorrang eingeräumt worden – bevor u.a. noch mehr Leihfahräder angeboten, öffentlichen Bediensteten kostenlose Fahrräder zur Verfügung gestellt werden und mit großem Aufwand die Realisierung von Fahrradautobahnen in die Region in Angriff genommen wird. Die mittlere Reiseweite von Fahrradfahrten in Hamburg liegt unter vier Kilometern. Bei der Einordnung des Verlagerungs-Potentials vom Pkw zum Fahrrad sollten zudem auch die klimatischen (Regen,

Schnee, Glatteis, Hagel etc.) und jahreszeitlichen (Dunkelheit) Einflüsse berücksichtigt werden, die logischer Weise zu Schwankungen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl führen.

Das absehbare Ausmaß des Nebeneinanders von normalen Fahrrädern, breiten Lasten- und Kinderwagen-Fahrrädern sowie E-Bikes und E-Scootern erfordert ein dichtes kohärentes Netz von breiten und gesicherten Fahrradwegen – Neudeutsch: „Protected Bike-Lanes“ (pbl). Während in Hamburg ein häufig beauftragtes Planungsbüro verkündet, man müsse zunächst Erfahrungen mit der Wirksamkeit der ersten Anwendungen solcher Komponenten abwarten, werden diese bereits weltweit seit vielen Jahren erfolgreich praktiziert – und zwar nicht lediglich durch Schüttel asphalt vor dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr geschützt, wie das in einem kurzen Abschnitt im Bereich von „Alma Hoppes Lustspielhaus“ gegenüber der St. Johannis-Kirche in Harvestehude geplant ist, sondern durch erheblich wirkungsvollere Barrieren.

Immer mehr schwere Unfälle durch E-Scooter

Völlig unterschätzt wird bisher offenkundig (auf Landes- und Bundesebene) der Einfluss der E-Scooter (bis 20 km/h, Zulassung ab 14 Jahre, ohne Nachweis der Kenntnis der Verkehrsregeln!) auf das Verkehrsgeschehen – insbesondere auf die Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern. Das gilt umso mehr, wenn die dafür erforderliche Infrastruktur nicht auch nur in Ansätzen verfügbar ist. Wer nur einigermaßen mit den Erfahrungen vertraut ist, die international mit E-Scootern ge-

macht worden sind bzw. gemacht werden, wird die Bedeutung und die Dringlichkeit/Überfälligkeit einer sachgerechten Regulierung und infrastrukturellen Vorsorge unschwer einordnen können. Die dokumentierten Unfälle mit schweren Personenschäden (Scooter-Fahrer und Fußgänger) häufen sich inzwischen dramatisch. Nicht selten handelt es sich dabei um bleibende Ganzkörperlähmungen oder sogar Todesfälle.

Ein Bericht über die diesbezügliche Situation in Paris ist überschrieben mit: „Anarchie mit Elektroantrieb“. Vielerorts wird zudem die Vermüllung der Innenstädte durch abgestellte oder verschrottete Scooter beklagt etc. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit durchaus ähnlich problematisch sind allerdings durchaus auch die E-Fahrräder. Das betrifft vor allem die explizite Haupt-Zielgruppe der älteren Menschen, die meist seit Langem (wenn überhaupt je) nicht mehr mit der Handhabung selbst wesentlich leichter zu beherrschender „normaler“ Fahrräder vertraut sind und über ein eingeschränktes Balancegefühl verfügen.

Gerade auch im Zusammenhang mit der Zukunft des Fahrradverkehrs ist die umfassende Adaption der Prinzipien des inzwischen weltweit erfolgreich praktizierten „Vision-Zero“-Ansatzes („Nachhaltig und Sicher“, „Null Tote im Straßenverkehr“) hinsichtlich der drastischen Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. Minderung/Minimierung der Verkehrsunfälle endlich auch in Hamburg dringend geboten. In dessen Mittelpunkt steht ein fundamentales Umdenken hinsichtlich der Zuweisung der Verantwortung für Unfälle im Straßenverkehr – von den unmit-



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

telbar am jeweiligen Unfallgeschehen Beteiligten zu den politisch und planerisch für die Gestaltung und Regulierung des Straßenverkehrs Verantwortlichen.

Drastisches Umsteuern der Politik dringend nötig

Vor diesem Hintergrund wird ein schnellstmögliches drastisches Umsteuern in der Hamburger Verkehrspolitik hinsichtlich der Entwicklung der Fahrradwegeinfrastruktur und dessen Integration in das Gesamtverkehrssystem für dringend erforderlich gehalten. Ein „Weiter so“ ist jedenfalls nicht zu verantworten. Gerade die Gestaltung des Fahrradverkehrs erfordert eine klare Priorisierung. Schaufenster-Projekte und Sahnehäubchen sind erst vertretbar, wenn die Basis-Infrastruktur sach-, nachfrage- und problemgerecht realisiert ist. Davon ist Hamburg gegenwärtig im wahrsten Sinne des Wortes „meilenweit“ entfernt.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Wenn ein Flug gestrichen wird...

Welche Möglichkeiten dem Kunden noch das neue Pauschalreise-Recht lässt

Das neue Pauschalreise-Recht zwingt Urlauber dazu, viel Ärger zu schlucken. Mal hebt der Flieger erst Stunden später ab. Ein andermal wird die Abflugzeit vorverlegt oder die Fluggesellschaft gewechselt. Manchmal wird auch der Airport geändert, statt Hamburg ist dann plötzlich Hannover angesagt. Oder die Maschine fällt ganz aus, der Start verschoben auf den nächsten Tag. Es gibt kaum einen Urlauber, der solchen Reiseärger nicht schon erlebt hat. Doch nur die wenigsten kennen ihre Rechte und wissen, welche Flugprobleme hingenommen werden müssen und welche nicht – und wann definitiv Geld zurückverlangt werden kann.

Besonders die Änderung der Airline stößt vielen Urlaubern sauer auf, sei es aus Sicherheitsgründen, wegen des Komforts an Bord oder der deutschsprachigen Crew. Wenn statt der deutschen Condor plötzlich die litauische Avion Express am Gate steht, ist das zwar ärgerlich, wird aber von der Rechtsprechung lediglich als Unannehmlichkeit eingestuft, die hinzunehmen ist. Anders sieht es nur aus, wenn der Reiseveranstalter den Flug mit einer bestimmten Airline ausdrücklich versprochen hat. Das kann dann ein Mangel sein, der beim Veranstalter reklamiert werden sollte und in der Regel zur Preisminderung berechtigt.

Entscheidend ist,
was im Vertrag steht

Entscheidend ist also,
was im Vertrag steht.
Und da lassen sich die

Veranstalter jede Menge Hintertürchen öffnen. Denn nach dem seit Juli 2018 geltenden Reiserecht für Pauschalreisen kann der Veranstalter den Reiseablauf noch nach der Reisebuchung einseitig ändern – wenn im Reisevertrag ein sogenannter Änderungsvorbehalt steht und die Änderung „unerheblich“ ist. Und davon machen die Veranstalter munter Gebrauch. Selbst wenn es um gravierende Änderungen geht wie z.B. einen Flughafenwechsel. So passiert es, dass Urlauber eine Reise ab Hamburg gebucht haben, der Abflughafen aber nach Hannover verlegt wird. Oder der Rückflug soll nach Hamburg gehen, landet aber stattdessen in Bremen. Wer mit folgenreichen Änderungen beim Abflug- oder Rückflughafen konfrontiert wird, hat folgende Optionen: Entweder er tritt kostenfrei zurück

oder akzeptiert die Änderungen und verlangt aber eine Minderung des Reisepreises. Der Veranstalter muss bei einem Flughafenwechsel übrigens nicht nur einen Teil des Preises erstatten, sondern auch den nötigen Bus- oder Bahntransfer zum ursprünglich vereinbarten Airport bezahlen.

Vier Stunden muss
Kunde akzeptieren

Wenn der Urlaubsflug nach Mallorca von morgens 7.30 Uhr auf nachmittags um 17.30 Uhr verlegt wird, ist auch das besonders ärgerlich, weil der Urlauber einen ganzen Urlaubstag verliert. Manchmal kommt der Schock auch erst in den Ferien: Wenn der Veranstalter etwa am Tag vor der Heimreise mitteilt, dass der Rückflug um elf Stunden vorverlegt ist und der Urlauber sich schon nachts zur Abfahrt fertig ma-

chen muss. In solchen Fällen gilt die Faustregel: Änderungen von bis zu vier Stunden müssen Kunden wohl oder übel hinnehmen. Erst ab fünf Stunden ist von einer erheblichen Vertragsänderung auszugehen und der Kunde kann sich dagegen zur Wehr setzen.

Entschädigung wegen
nutzloser Urlaubszeit

Das neue Reiserecht sieht in solchen Fällen vor, dass der Veranstalter den Kunden vor die Wahl stellen kann, entweder kostenfrei von der Reise zurückzutreten, dann wird der Reisepreis zurückgezahlt. Außerdem ist eine Entschädigung wegen nutzlos aufgewendeter Urlaubszeit möglich, aber auch der Ersatz für vergebliche Ausgaben wie Visa- oder Impfkosten. Ab der fünften Stunde Verschiebung kann es pro angefangener Stunde

fünf Prozent Nachlass auf den Tagesreisepreis geben. Eine Alternative kann sein, die Flüge selbst zu buchen und die Kosten dem Veranstalter in Rechnung zu stellen (so das Amtsgericht Hannover, Az. 554 C 12854/15). Allerdings muss man dann vorfinanzieren und die Rückerstattung notfalls erstreiten. Wer mitfliegen will, dem bleibt letztlich keine andere Wahl, als die Flugzeitänderung hinzunehmen und die beschriebene Minderung des Reisepreises innerhalb von zwei Jahren beim Veranstalter geltend zu machen.

Verspätung direkt bei Airline anmelden

Allerdings kommen da oft nicht mehr als ein paar Euro heraus. Schlauer kann es daher sein, eine Verspätungsentschädigung direkt bei der Airline anzumelden. Möglich macht das die europäische Fluggastrechteverordnung. Ist der Flieger drei oder mehr Stunden später als angekündigt am Ziel oder wurde er komplett annulliert, haben sowohl Pauschalurlauber als auch Einzelflieger Anspruch auf 250 bis 600 Euro Entschädigung von der Fluggesellschaft. Voraussetzung ist lediglich,

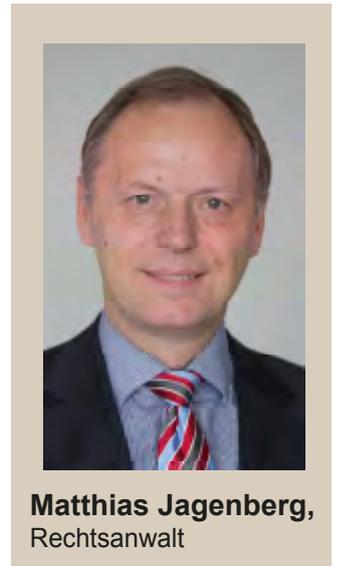
dass der Abflughafen in der EU liegt. Oder der Urlauber fliegt von einem Drittstaat in die EU und die Airline hat ihren Sitz in der EU. Wieviel Ausgleich hier möglich ist, richtet sich nach Flugstrecke und Ankunft am Reiseziel. Keine Entschädigung gibt es, wenn der Kunde mindestens zwei Wochen vor Abflug über eine Annullierung informiert wurde. Läuft im Urlaub einmal ganz viel schief, können Pauschalurlauber also doppelt kassieren: einen Preisnachlass vom Veranstalter für Flugverschiebungen oder einen Flughafenwechsel. Und zweitens, wenn der verschobene Flug dann mehr als drei Stunden verspätet ankommt, eine Entschädigung direkt von der Airline. Beide Ansprüche stehen nebeneinander, müssen vom Urlauber aber selber aktiv verfolgt werden.

Mängel mit Fotos dokumentieren

Für sonstige Reisemängel am Urlaubsort gilt, dass der Urlauber den Missstand in erster Linie dem Repräsentanten des Veranstalters vor Ort unverzüglich anzeigen und Abhilfe verlangen muss. Geschieht dies nicht, sollte der Mangel so gut

es geht dokumentiert werden, durch Fotos etc. und wenn möglich auch durch Zeugen. Je nach Schwere der Mängel kann der Urlauber dann vom Veranstalter Minderung des Reisepreises, gegebenenfalls auch Schadensersatz verlangen. Wie viel man für welchen Reismangel verlangen kann, ist Frage des Einzelfalls und lässt sich nicht pauschalisieren. Nur in Extremfällen wird man den ganzen Reisepreis zurückverlangen können.

Für schlechtes Wetter im Urlaub haftet im Übrigen weder der Veranstalter noch die



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Airline. Hier gilt es, die Brieftasche möglichst geschlossen zu halten. Denn jeder weiß: Es gibt nichts Teureres im Urlaub als schlechtes Wetter.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- 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

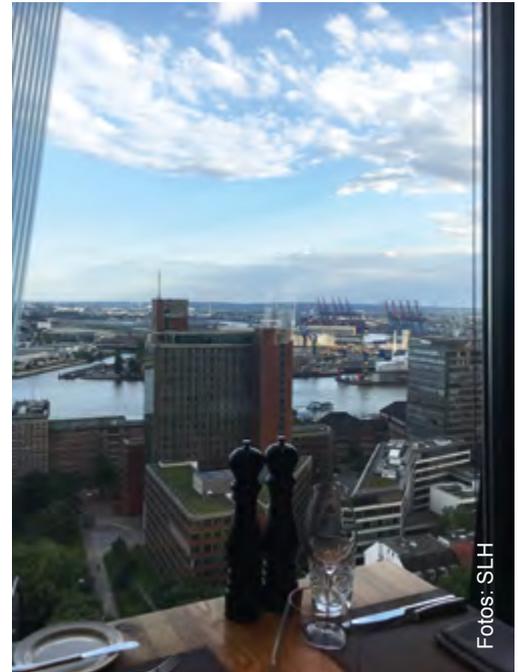
info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001:2015
DIN EN ISO 14001:2015
GMP*, HACCP

Essen im Wolkenkratzer

Das „Clouds“ ist Hamburgs höchstes Restaurant und bietet einen tollen Ausblick

Wann ein hohes Haus ein Wolkenkratzer ist, darüber scheiden sich die Geister. Die einen sagen ab 150 Meter Höhe, in New York gelten 21 Stockwerke. Und da man es dort ja wohl wissen muss, schließlich gibt es in der US-Metropole immer noch die meisten Wolkenkratzer weltweit, sind die „Tanzenden Türme“ mit ihren 24 Stockwerken wohl ein Wolkenkratzer.



Fotos: SLH

Ganz oben in den „Tanzenden Türmen“

Von jedem Tisch aus die Stadt zu Füßen

Seit fünf Jahren gibt es den stylischen Bau an der Reeperbahn, der tatsächlich ein ähnliches Gebäude in New York zum Vorbild hat. In den oberen drei Stockwerken befindet sich das „Clouds“ mit Tagungsräumen, einem Restaurant und Rooftopbar. Egal wann man kommt, und den Eingang von der Rückseite an der Ecke Reeperbahn/Beim Trichter nimmt: Man sollte unbedingt einen Tisch reservieren. Denn in der „Heaven's Bar and Kitchen“, wie sich die

Lokalität im Beinamen gerne nennt, ist es rappell voll. Kein Wunder, denn von jedem Tisch aus hat man einen phantastischen Blick über die Stadt, auch wenn man hier „nur“ 105 Meter hoch sitzt.

Ein Fahrstuhl bringt zuvor die Gäste direkt in den 23. Stock. Natürlich hat das alles seinen Preis. Vorspeisen kosten zwischen 16 und 18 Euro, die Tagessuppe zwölf, Hauptgerichte liegen abends oberhalb von 30 Euro. Diese sind sehr fleischlastig,

aber üppig portioniert. Zu jedem Gericht kann man sich zwei Beilagen aussuchen. Die Bedienung ist eifrig bei der Sache und sehr zuvorkommend. Die Wartezeit bis zum Servieren kann man sich bei einem Drink (um die 13 Euro) und frischem Stangenweißbrot mit Butter vertreiben – und natürlich mit einem ausschweifenden Rundblick über die Stadt.

Das Essen selbst schmeckt absolut lecker. Egal, was man isst, man kann kaum etwas falsch

machen. Wer hinterher noch nicht genug von dem Ausblick hat, kann noch eine Treppe höher in die Rooftopbar gehen. Die empfiehlt es sich allerdings trotz Glasumbauten und Heizstrahlern nur, wenn es nicht so windig ist.

Text: Nils Knüppel

Clouds - Heaven's Bar and Kitchen

Reeperbahn 1
20359 Hamburg
Tel: 040 - 30 99 32 80
restaurant@clouds-hamburg.de
www.clouds-hamburg.de

Öffnungszeiten:

Mo. - Do. 6.30 - 22.30 Uhr
Fr. 6.30 - 1 Uhr
Sa. 7.30 - 1 Uhr
So. 7.30 - 22 Uhr



Entrecote mit Spinat



Ochsenbacke geschmort



Macarons und Pralinen

Zeitreise in die 1990er Jahre

In „Captain Marvel“ spielt erstmals eine Frau die Hauptrolle



Verjüngt: Coulson, Fury



Die Skrulls sind nicht nett



Ist Vers in Action, wird es heiß...



Vers macht mal Pause



Strahlende Erscheinung

Superhelden-Filme kommen meist knallig daher. Bei näherer Betrachtung fällt aber auf, dass die Branche aber konservativ ist: Weibliche Heldinnen kamen bislang nur als Nebenfiguren (z. B. Black Widow/Scarlett Johansson) vor. Aber auch wenn diese Figur noch so beliebt ist, die Dreharbeiten für ihren Solo-Film haben gerade erst begonnen. Dabei wurde noch immer dem Publikum die stärkste Figur des Marvel Comic Universums vorenthalten. Aber mit „Captain Marvel“, dem 21. Teil der Reihe (!), wird dies nun nachgeholt. Und der Film, an dessen Entstehung sehr viele Frauen in leitenden Positionen mitgewirkt haben, ist mehr als die übliche Genesis-Geschichte eines Übermenschen, sondern eine amüsante Zeitreise in die 1990er Jahre.

Vers (Brie Larson) ist eine starke Kämpferin des Kree-Imperiums, einer außerirdischen Rasse, die schon sehr lange mit den fiesen Skrulls im Krieg lebt. An ihre Vergangenheit kann sie sich nicht erinnern, nur an die letzten Jahre, in denen sie von Yon-Rogg (Jude Law) zu einer Kämpferin ausgebildet wurde. Der Zufall will es, dass sich Vers an ihre Vergangenheit als Kampfpilotin auf der Erde erinnert. Natürlich kommt es, wie es kommen muss: Vers wird von ihrer Einheit getrennt und findet sich auf der

Erde wieder. Allerdings nicht heute, sondern in den 1990er Jahren: Der Aufschlag aus dem All findet in einer Videothek zwischen VHS-Kassetten statt. Bald hat Vers zwei Regierungsagenten an der Backe, die ihr und von ihrer seltsamen Geschichte kein Wort glauben: Nick Fury (Samuel L. Jackson mit Haaren und noch beiden Augen) und der ganz junge Phil Coulson (Clark Gregg)...

Das Überraschendste zuerst: Die digitale Verjüngung von Jackson und Coulson fällt praktisch nicht auf und wird vom Zu-

schauer im Zuge des Films vergessen. Unglaublich, wie es die moderne Technik gestattet, aus einem zum Zeitpunkt des Drehs 69-jährigen Jackson einen Mann in den mittleren Jahren zu machen. Für Publikums-Liebling Gregg, der den Rookie gibt, gilt dasselbe. Der Film spielt in den goldenen Jahren des Buddy-Pictures. Filme wie „Lethal Weapon“ oder „Last Boy Scout“ perfektionierten das, was mit Walter Hills „48 Hrs.“ begann. Und „Captain Marvel“ kopiert über weite Strecken die bekannten Muster, wenn Larson (Oscar für

„Raum“) und Jackson sich anzicken und letztlich zusammenschlagen. Die Handlung schlägt im Verlauf des Films den einen oder anderen überraschenden Haken, die Action ist knallig, der Film grundsollide.

Text: Martin Soyka



Ab 18. Juli zu haben

Bundesverband Logistik e.V.:

Auf der transport logistic hat die Mitgliederversammlung sechs neue Vorstandsmitglieder gewählt: Alexander Doll, Vorstand Finanzen, Güterverkehr und Logistik, Deutsche Bahn AG, Christian Jacobi, Geschäftsführer, agiplan GmbH, Stephan Wohler, Vorstand IT und Logistik, EDEKA Minden-Hannover Stiftung, Tim Scharwath, Vorstandsmitglied, Deutsche Post DHL, Andreas Reutter, Mitglied der Geschäftsleitung, Robert BOSCH GmbH und Prof. Dr.-Ing. Kai Furmans, KIT, Universität Karlsruhe. Peter Gerber, Vorsitzender des Vorstands, Lufthansa Cargo AG, Karl Germandt, Executive Chairman, Kühne Holding AG, Torsten Mallée, Director International Business Development, AEB

SE, (Vertreter der Regionalgruppensprecher im Vorstand), Josip T. Tomasevic, Senior Vice President & Chief Procurement Officer, CPO, AGCO Corporation (Board Representative of the Chapter Chairpersons) und Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer, als Vorsitzender der Geschäftsführung der BVL, Fachgebiet Angewandte Logistik, wurden wieder gewählt.

Bremer Rhederverein:



Michael Vinnen (Foto) von der F.A. Vinnen & Co. GmbH & Co. KG wurde als Vorsitzender des Vereins in seinem Amt bestätigt. Gleiches gilt für Peter Grönwoldt (Herren & Partner) als sein Stellvertreter. Weiter gehören Achim Boehme von Lookmar Deutschland, Dirk

O. Rogge von der D. Ottmann Reederei und Joachim Zepfenfeld von der Bremer Bereederungsgesellschaft dem Vorstand an.

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik:



Der Fachausschuss Luftfrachtspedition des DSLVB Bundesverbands Spedition und Logistik hat Timo Stroh, Head of Global Freight bei Dachser Air & Sera Logistics, zu seinem neuen Vorsitzenden gewählt. Er tritt die Nachfolge von Henning Dieter (Yusen Logistics Deutschland) an, der nicht mehr kandidierte. Jährlich werden in Deutschland rund 4,9 Millionen Tonnen in der Luft bewegt, davon nur 150.000 Tonnen innerdeutsch.

IMPRESSUM

Verleger:

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

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

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

Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Flyeralarm

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger. Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

6. August 2019



Zwei PowerPacs in Reihe geschaltet

Hamburg – Becker Marine Systems hat auf dem HHLA-Burchardkai erstmals zwei Prototypen ihres LNG PowerPacs hintereinander geschaltet. Statt drei standen somit sechs Megawatt Energie für die Stromversorgung eines Containerschiffs zur Verfügung. Die Erkenntnisse des 24-stündigen Tests sollen in die Serienproduktion einfließen. Seit verganginem Jahr wird die mobile Landstromanlage am Burchardkai getestet und dabei jeweils an Bord der Schiffe gehoben.

106 Tonnen Luftfracht für Rio de Janeiro



Köln – Eine Antonov Transportmaschine wurde am Flughafen Köln/Bonn von Rhenus Logistics mit 106 Tonnen Fracht beladen. Der Koloss, der leer allein 173 Tonnen wiegt und über eine Spannweite von 73 Metern verfügt, hob anschließend Richtung Rio de Janeiro ab.

5G-Test erfolgreich abgeschlossen

Hamburg – Nach rund eineinhalb Jahren ist die Versuchsphase für die Anwendung des neuen Mobilfunkstandards 5G im Hamburger Hafen erfolg-

reich abgeschlossen worden. Vor allem die Einrichtung von Parallelnetzen, die jeweils nur für bestimmte Nutzer zugänglich sind, funktionierte prächtig. Die sogenannten Slices könnten beispielsweise nur von einem einzigen Betrieb oder Rettungsdiensten genutzt werden. Auch wurden Bewegungsdaten von Schiffen punktgenau registriert. Zudem können Ampeln über 5G ohne große Kabelverlegung oder Neuinstallationen gesteuert werden. Und nicht zuletzt lassen sich über eine Spezialbrille Informationen aus einer Zentrale beispielsweise für vor Ort agierende Wartungstrupps überspielen. Der Test erfolgte im Rahmen eines EU-Programms, das im kommenden Jahr abgeschlossen ist.

LNG Plattform fordert Bund zum Handeln auf

Hamburg – Flüssiggas ist für den Klimaschutz und die Luftreinhaltung unverzichtbar. Zu diesem Schluss kommt die Maritime LNG Plattform in einem Positionspapier. Vor allem für die Handelsschifffahrt sei die Brückentechnologie besonders wichtig. Fossiles LNG trage bereits zu gut 20 Prozent weniger CO₂-Ausstoß bei. Schrittweise könnte es durch synthetisches Gas ersetzt werden und dann völlig klimaneutral sein. Der Geschäftsführer der Maritimen LNG Plattform, Georg Ehrmann, forderte die Schaffung der geeigneten Rahmenbedingungen. Dies seien Investitionen in eine LNG-Infrastruktur, eine Verlängerung der Anreizförderung des Bundes und einheitliche Rechtsrahmen.

Neues Future Lab beim Fraunhofer-Institut

Dortmund – Das Großhandelsunternehmen Keller & Kalmbach hat am Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML ein Enterprise Lab zur Entwicklung von innovativen Lösungen zur Stärkung seiner Rolle als einer der führenden C-Teile-Systemlieferanten gegründet. Unter C-Teilen versteht man Waren, die bei der Produktion am unnötigsten sind. In Summe werden sie aber häufiger benötigt als A- oder B-Teile. Im Fokus des Future Labs steht dabei die Verbesserung der Zusammenarbeit mit Kunden und Partnern entlang der Supply Chain sowie die Optimierung der physischen und digitalen Abläufe mit Blick auf ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Geschäfts-

Wolgaster Hafen legt weiter zu



Wolgast – Seit Jahresbeginn befindet sich Deutschlands östlichster Seehafen im Besitz der Hafen Vierow GmbH. Bislang konnte der Wolgaster Hafen in diesem Jahr im Umschlag um 10.000 Tonnen zulegen. Der Jahresumschlag 2018 betrug 214.000 Tonnen, was ein Plus von fast 30 Prozent gegenüber 2017 bedeutete. Vor allem Getreide und Düngemittel wurden verladen.

seit 1962

GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!



Leistungen:

Stückgutversand



Stahllogistik



Schiffersatzteillager



Nahverkehr



Fernverkehr



Seefracht



Schiene



Luftfracht



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

