

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Wasserstoff ist das neue Rohöl

Unternehmen des EEHH-Clusters kritisieren Energiepolitik der Bundesregierung



Foto: EEHH

Onshore-, Offshore-Windkraft- und Solaranlagen müssten in den nächsten Jahren massiv ausgebaut werden

Führende Unternehmen der Erneuerbare Energien Hamburg (EEHH) Clusteragentur haben der Bundesregierung Konzeptionslosigkeit bei der Umsetzung der Energiewende vorgeworfen. EEHH-Geschäftsführer Jan Rispens bezichtigt Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) sogar der Arbeitsverweigerung. Der Bund müsse dringend die Sektorenkopplung, also die Nutzung von Elektrizität in anderen Bereichen wie Mobilität, Wärmeversorgung und Industrie, forcieren.

Konkret fordert der EEHH-Chef den weiteren massiven Ausbau von Wind- und Solaranlagen, den Bau der Stromtrassen nach Süddeutschland, weitere Einsparungen im be-

stehenden Stromnetz wie etwa in den privaten Haushalten und eine Einpreisung von CO₂-Emissionen. Dies würde Autokraftstoffe um mindestens elf Cent pro Liter verteuern

und Kohlekraftwerke wirtschaftlich unattraktiv machen. Vor allem müsste aber die Produktion von Wasserstoff vorangetrieben werden. Es sei das neue Rohöl. **Seite 12**

Ölimporte

Eine zeitweise ausgefallene Pipeline beflügelt das Rostocker Halbjahresergebnis. *S.4*

Autoumschlag

Der Lübecker Hafen konnte Dank deutlich gesteigener Trailer-Verkehre zulegen. *S.6*

Boom

Die Brunsbütteler Häfen haben ein Umschlagplus von 13 Prozent erzielt. *S.10*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

die Bundesregierung will die im September endlich ihre Konzeption für die weitere Energiepolitik vorlegen. Der Norden kann nur hoffen, dass man in Berlin die Bedeutung der Sektorenkopplung endlich erkennt.

Sie könnte langfristig nicht nur die Energieversorgung Deutschlands sichern, sondern den Regionen an den Küsten zu ungeahntem Wirtschaftswachstum verhelfen. Durch Wind- und Sonnenenergie könnte dort massenweise Wasserstoff erzeugt werden, der selbst als Treibstoff oder Basis für synthetische Kraftstoffe dienen könnte. Und dies, im Gegensatz zu batterie-gestützten Motoren, klimaneutral und in der Entsorgung absolut problemlos.

Die bisherigen Signale aus Berlin lassen allerdings wenig Gutes hoffen. Vor allem im Wirtschaftsministerium scheint man die Chancen, die die neuen Technologien bieten, noch nicht verstanden zu haben.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10



12

Ölimporte helfen Rostock	4
Lübecker Hafen wächst weiter	6
Sattes Plus in Brunsbüttel	8
UVHH greift EU-Kommission an	10
Wasserstoff ist das neue Rohöl	12

Wirtschaft



14



18

UVNord mahnt mehr Tempo an	14
Straßenbahn als Alternative	16
Der Herr der Schiffsmodelle	18

Essen



20

Ti Breizh - Haus der Bretagne	20
-------------------------------	----

DVD



21

Chernobyl	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

Ölimporte helfen Rostock

Die Ersatzlieferungen für eine verunreinigte Pipeline hübschen das Halbjahresergebnis auf



Fotos: SLH

Seit Anfang Mai wurde Rostock mit Schiffen statt über die „Druschba“-Pipeline mit Rohöl beliefert

ROSTOCK PORT hat im ersten Halbjahr 2019 im Gesamtumschlag um 2,3 Prozent auf 13,3 Millionen Tonnen im Überseehafen zugelegt. Der Zuwachs um rund 300.000 Tonnen rührte dabei ausschließlich aus den Öllieferungen per Schiff für eine nahe gelegene Raffinerie her. Es sei der erste Umschlag dieser Art seit 2014 an der Anlage gewesen, freute sich Geschäftsführer Gernot Tesch. Normalerweise wird das Rohöl per Pipeline angeliefert, jedoch sei diese Ende April durch Fehleinleitungen in Russland verschmutzt gewesen. Um die weitere Produktion zu sichern, habe man hier vorübergehend auf diesen Behelf zurückgegriffen.

Dieses unerwartete Umschlagplus von 800.000 Tonnen half dem Rostocker Hafen, die leichten Rückgänge in seinem Kerngeschäft, dem Fährverkehr, mehr als zu kompensieren. Hier musste die Gesellschaft ein Minus von vier Prozent verbuchen, vor allem wegen des starken Rückgangs an Papierladung, die in 2018 dagegen ein außerordentlich gutes Jahr hatte. Wesentlich verbessert zeigte sich der Transport von kombinertem Ladungsverkehr (+ 17 Prozent). Neu ins Netz sind Verbindungen nach Lovosice (Tschechien), Cervignano (Venetien) und

Curtici (West-Rumänien) aufgenommen worden. Weitere sollen folgen. Vor allem Südosteuropa wolle man stärker erschließen, so Tesch weiter. Im Stückgutbereich wurden vor allem mehr Windkraftelemente umgeschlagen.

Möglichst offene Sichtweise im Energiebereich

Der zweite Geschäftsführer Jens A. Scharner warb für eine möglichst offene Sichtweise für den Energiebereich. Er halte wenig von einer von der Bundesregierung geplanten Pflicht zur Ab-

nahme von Landstrom in allen EU-Häfen. „Jeder Hafen ist anders“, sagte er. Und bei den Schiffen müssten die Anschlussvoraussetzungen gegeben sein. Insgesamt hindere die derzeitige Verunsicherung im Energiesektor ROSTOCK PORT bei weiteren Investitionen. Man stehe in den Startlöchern für ein kleines LNG-Terminal, um die Fährreedereien mit dem Kraftstoff zu versorgen. Nicht zuletzt deshalb arbeite man derzeit an einem Hafenentwicklungsplan. Allein in diesem Jahr würden weitere 40 Millionen Euro verbaut. Für das kommende Jahr hofft die Haf-

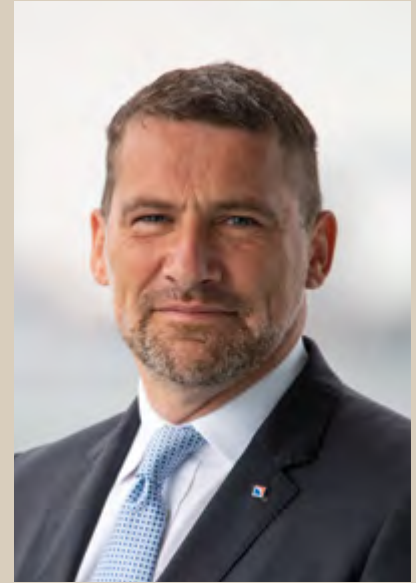
gesellschaft auf die Baugenehmigung für die Vertiefung des Seekanals, der dann eine Wassertiefe von 16,50 Metern (+ zwei Meter) aufweisen würde.

Wie unterschiedlich die Lösungen im Energiesektor aussehen, haben Stellungnahmen von Vertretern der größten Fährreedereien des Rostocker Hafens bei der Vorstellung der Halbjahreszahlen gezeigt. Finnlines setzt auf ein verbessertes Unterwasserschiff in Verbindung mit Hybrid-Antrieben in Form von Batterien und Landstrom. Scandlines will seine Fähren „Berlin“ und Copenhagen“ auf Flettnerrotoren umrüsten. Das sind Säulen, die durch den um sie herum strömenden Wind in Rotation versetzt werden (Magnus-Effekt). Zudem bleiben die Hybridantriebe mit Landstromladung im Einsatz. TT-Line hat ein Dual-Fuel-Fährschiff mit LNG im Bau, das 2021 in Dienst gestellt werden soll.



Gernot Tesch,
Geschäftsführer ROSTOCK PORT

Mit Blick auf die gesamtwirtschaftliche Lage meinte Tesch, dass der aufkommende Protektionismus (USA, China) der Wirtschaft sicher schaden werde. Und Häfen seien nun einmal ein Spiegelbild der allgemeinen Wirtschaftslage. Vom drohenden Brexit sei Rostock



Jens A. Scharner,
Geschäftsführer ROSTOCK PORT

indes gar nicht betroffen. Im Gegenteil: Die sich verändernden Warenströme oder vielleicht sogar Umsiedlungen von Produktionsstandorten könnten für die Hansestadt eher eine Chance auf weitere Ladung bedeuten.

Text: Matthias Soyka



Bauteile für Windkraftanlagen wurden im ersten Halbjahr vermehrt umgeschlagen

Autoumschlag bringt LHG voran

Die Lübecker Hafengesellschaft verzeichnet im ersten Halbjahr ein Plus von 2,2 Prozent

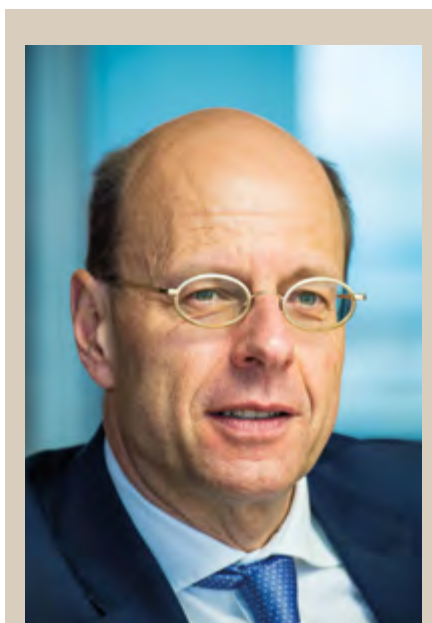


Der Rohbau der Logistikhalle des Forstprodukteterminals am Skandinavienkai

Die Lübecker Hafengesellschaft (LHG) hat im ersten Halbjahr rund 11,5 Millionen Tonnen umgeschlagen, 2,2 Prozent als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dabei machten Trailer rund 70 Prozent des Frachtaufkommens auf, den Rest bildeten größtenteils Container. An dem Zuwachs hatten vor allem die begleiteten Verkehre mit einer Zunahme von rund vier Prozent, aber auch der Umschlag von Fertigfahrzeugen einen wesentlichen Anteil. „Dies sind wieder hoch erfreuliche Zahlen“, so Geschäftsführer Sebastian Jürgens, „unser Konzept greift und wird von den Kunden akzeptiert.“

Und das, obwohl sich die allgemeinen Konjunkturdaten langsam eintrübten. Jedoch, so Jürgens, hätten die Umstrukturierung der Gesellschaft und der Abschluss von langfristigen Tarifverträgen erste Früchte getragen. Sowohl Bestandskunden seien zufrieden als auch Spediteure, die Lübeck wieder oder neu auf der Landkarte entdeckten.

Auch die bauliche Umgestaltung der Terminals nehme zunehmend Gestalt an. Am Skandinavienkai wird das Forstprodukteterminal noch in diesem Jahr fertig. Insgesamt werden dann 73 Millionen Euro verbaut sein. Zuschüsse gaben die Stadt Lübeck und das Land Schleswig-Holstein. Die Logistik-



Sebastian Jürgens,
LHG-Geschäftsführer



Antje Falk,
BRG-Geschäftsführerin



Der Seelandkai ist voll ausgebaut halle mit ihren 25.000 Quadratmetern wird bereits im Oktober fertig gestellt sein. Hier sollen zunächst finnische Forstprodukte gelagert werden, die bisher am Nordlandkai umgeschlagen wurden. Zusätzlich errichtet die Stadt auf dem Gelände eine Fährhalle mit 5.000 Quadratmetern, auf der RoRo-Einheiten mit Forstgütern und große Papierrollen abgeladen werden können. Insgesamt wächst der Skandinavienkai um ein Viertel auf 83 Hektar.

Auf den frei gewordenen Flächen am Nordlandkai sollen weiterhin Forstprodukte anderer Kun-



Die Forsthalle ist im Oktober fertigen umgeschlagen werden, dazu Stahl und Splitt. Andere Teile sollen an Kunden aus Industrie und Handel vermietet werden, für die die LHG den Umschlag übernehmen wird. Bereits abgeschlossen sind die Umbauten am Seelandkai, wo 10.000 Quadratmeter für RoRo-Ladung befestigt wurden.

Einen neuen Rekord steuern die Intermodalverkehre an. Baltic Rail Gate (BRG), ein Gemeinschaftsunternehmen von LHG und Kombiverkehr, hat im ersten Halbjahr 60.700 Einheiten umgeschlagen. Dies entspricht einem



Die RoRo-Verladung lief prächtig Wachstum von 18 Prozent. Hierzu haben zu einem großen Teil die neuen Verbindungen nach Nürnberg und Wels (Österreich) sowie die Erhöhung der Frequenz auf der Relation Novara (Norditalien) beigetragen. Positiv entwickelten sich auch die Bestandsverkehre, unter anderem nach Duisburg und Ludwigshafen. BRG-Geschäftsführerin Antje Falk: „Damit haben wir unsere Planungen noch einmal übertroffen und schließen nahtlos an das Rekordjahr 2018 an.“

Text: Matthias Soyka

STERAC[®]
TRANSPORT & LOGISTIK

IHR STARKER PARTNER

Logistik und Transport sind unser Leben. Europa ist unser Zuhause.



Das komplette Full-Service-Angebot von A wie ADR-Transport bis Z wie Zolllager.

Bei STERAC bekommen Sie alles aus einer Hand.

Unsere Leistungen:

- Europäische Landverkehre
- Lagerlogistik
- Value Added Services
- See- und Luftfracht



Brunsbüttel boomt

13 Prozent Umschlagplus und Wachstum in allen Segmenten



Fotos: Brunsbüttel Ports

Der Umschlag von Massengütern wie Baustoffen hat sich am Elbehafen besonders positiv entwickelt

Die Brunsbütteler Häfen haben ein bärenstarkes Halbjahresergebnis vorgelegt. Der Umschlag stieg gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um satte 13 Prozent. Insgesamt wurden 6,75 Millionen Tonnen umgeschlagen. Auch die Zahl der abgefertigten See- (470, +70) und Binnenschiffe (1.100, +180) ist deutlich gestiegen.

Besonders positiv haben sich der Ölhafen (+22 Prozent), der den Umschlag für die Heider Raffinerie abwickelt, und der Elbehafen (+14 Prozent) entwickelt. Dort wurden vor allem vermehrt Massengüter wie Baustoffe umgeschlagen. Am Ölhafen wurden Rohöl und Mineralölprodukte in die Tanker gepumpt.

„Mit unserer Universalhafenstrategie sind wir weiterhin auf Wachstumskurs“, sagt Brunsbüttel Ports-Geschäftsführer Frank Schnabel. Das breite Umschlagportfolio und das umfangreiche Dienstleistungsangebot



Frank Schnabel,
Brunsbüttel Ports-Geschäftsführer

ermöglichten eine vielseitige Kundenansprache und flexible Marktpositionierung. Flankiert werde dies durch ständige Investitionen in die Hafenanlagen und Umschlaggeräte.

Weitere Mitarbeiter
dringend gesucht

Mit den steigenden Umschlagzahlen ergibt sich für die Geschäftsleitung aber auch ein Luxusproblem. Sie ist auf der Suche nach neuen Mitarbeitern. Auszubildende hätten gute Übernahmechancen, betont Schnabel. Die Mitarbeiter sind auch in ein



Die ständige Erneuerung der Umschlaggeräte und Investitionen in die Kaianlagen werden von den Kunden honoriert

Forschungsprojekt einbezogen, das Brunsbüttel Ports im Rahmen des Förderprogramms „Innovative Hafentechnologien“ (IHATEC) des Bundesverkehrsministeriums zusammen mit der Fachhochschule Westküste durchführt. Es zielt auf die Di-

gitalisierung von Universalhäfen ab. „Die großen Potenziale der Digitalisierung bieten uns als Hafenbetrieb die Möglichkeit, unseren Güterumschlag noch effizienter abzuwickeln“, ergänzt Schnabel. Gleichzeitig sei man in der Lage, sich noch en-

ger mit den Kunden zu vernetzen und somit den Nutzen für diese weiter zu steigern, woraus sich wiederum weiteres Wachstum generieren lasse. Die Digitalisierung sei eines der bedeutenden Zukunftsthemen überhaupt.

Text: Matthias Soyka








Unsere Zertifizierungen

WE CARE ABOUT YOUR GOODS!

IN-TIME

› Modernste LAGERFLÄCHEN
› Umfassende PRODUKTVEREDELUNG
› Integriertes LAGERVERWALTUNGSSYSTEM
› Eigenes ZOLLLAGER

› Pharmalagerung › Lebensmittel › **Gefahrstoffe** › Value added services

IN-TIME Transport GmbH Ritscherstrasse 19 21244 Buchholz in der Nordheide Tel.: 040. 8 66 66 66 www.intime.info

UVHH greift EU-Kommission an

Rotterdam und Antwerpen begünstigen Reeder unerlaubt steuerlich



Foto: AeroView/Dirk Sellenraad

Der Hafen von Rotterdam hat von einer Sonderentscheidung der EU-Kommission profitiert

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) hat in seinem Jahresbericht etliche Gründe aufgeführt, warum der Hamburger Hafen in den letzten zehn Jahren beim Umschlag zehn Prozent verloren hat, während die Konkurrenz in Rotterdam und Antwerpen jeweils 27 Prozent zugelegt. Unter anderem führt der UVHH dies auf eine Entscheidung der EU-Kommission aus dem Jahre 1996 zurück, wonach Reeder in den beiden Nordrange-Häfen statt der üblichen Steuer nur eine erheblich günstigere „Tonnage Tax“ für Terminalgeschäfte entrichten müssen. Eine Untersuchung der OECD habe diesen „un glaublichen Steuerskandal“ aufgedeckt.

Besonders grotesk werde die Situation dadurch, schreibt UVHH-Präsident Gunther Bonz, dass die EU-Kommission die normalen Unterhaltsbaggerungen in Hamburg sowie den Ausbau der öffentlichen Infrastruktur wie etwa die Erweiterung von Drehkreisen im Hafen unter Beihilfrecht stellen wolle. Danach ist es nicht rechtens, öffentliche Gelder einzusetzen, die nur einem Unternehmen oder wenigen Betrieben zu gute kommen.

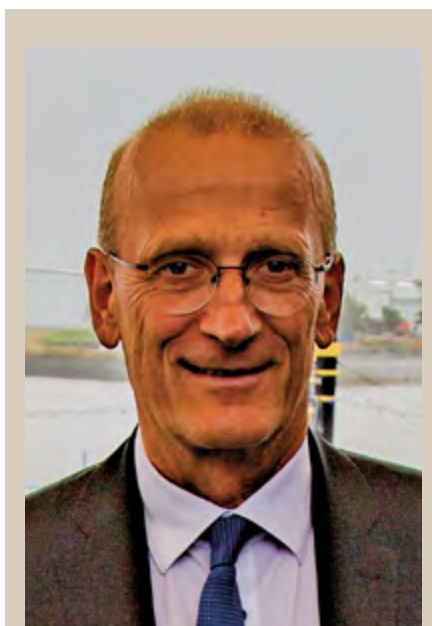
Als weitere Gründe für das anhaltend schwache Abschneiden des Hamburger Hafens führt der UVHH die über 17 Jahre an, die es gedauert hat, bis die Fahrrinnenanpassung der Elbe endlich in ihre Umsetzung ging. Dies habe einen „erheblichen Schaden“ verursacht, auch für das Image des gesamten Logistikstandorts. Es werde viele Jahre dauern, die dar-

aus entstandenen Mengenverluste wieder auszugleichen.

Auch die nach wie vor unterschiedliche Handhabung der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer bedeute für ganz Deutschland ge-

genüber anderen EU-Ländern einen klaren Wettbewerbsnachteil. Während in Rotterdam oder Antwerpen die Steuer erst dann erhoben wird, wenn die Ware in den Handel gelangt, wird sie bei uns zweimal fällig: Zuerst unmittelbar beim Entladen durch den Spediteur und später, wenn die Ware in den Handel kommt, vom Eigentümer der Ware. Der Spediteur kann sich die zwischenzeitlich entrichtete Steuer dann zurückholen. Bund und Länder hätten zwar die Notwendigkeit einer Angleichung der Steuerpraxis an die übrigen EU-Länder eingesehen. Die Umsetzung wird aber wohl noch mehrere Jahre dauern, beklagt der UVHH.

Manche Probleme im Hamburger Hafen seien aber auch hausgemacht, so der Bericht weiter. Besonders die Wirtschaftsbehörde und HPA würden wichtige Entscheidungen viel zu lange hin-



Gunther Bonz,
UVHH-Präsident

auszögern. Es müsse endlich eine Lösung für einen Ersatz der Köhlbrandbrücke gefunden werden. Der UVHH favorisiert klar eine Tunnelösung, die so ausfallen müsse, dass auch sämtliche Gefahrgüter die Röhren passieren dürften. Auch bezüglich der Nutzung der Fläche Steinwerder-Süd gebe es noch keine Entscheidung. Der UVHH sehe es am liebsten, wenn dort hafennahe Logistikdienstleister etwa für Short-Sea-Verkehre angesiedelt werden würden. Wichtig sei aber, dass diese nicht für die Finanzierung der noch zu erstellenden Kaimanten heranzuziehen seien. Für ein weiteres Containerterminal bestehe kein Bedarf.

Pikant wird die Situation auf dem Kleinen Grasbrook. Vor genau zwei Jahren haben der UVHH, der Industrieverband Hamburg und der Senat einen Letter of In-

tend unterschrieben, wonach auf dem Gelände des Überseezentrums und entlang der Elbbrücken teils Wohnbebauung und teils ein gewerblicher Sperrriegel entstehen sollen, der die Umschlagfähigkeit der dort angesiedelten Betriebe, vornehmlich Unikai, garantieren soll. Es bleibe festzuhalten, „dass bis heute die Inhalte dieser Vereinbarung von Seiten der Stadt nicht umgesetzt wurden“, heißt es bitter. Auch die HPA habe sich teilweise an nicht gegebene Zusagen gehalten. Die Hafenverwaltung setze zudem teilweise falsche Prioritäten und vernachlässige als Folge davon ihre Kernaufgaben wie beispielsweise die Unterhaltungsarbeiten. Für die Entsorgung der Sedimente gebe es immer noch kein langfristiges Konzept. Zudem sehe sich die HPA nicht als Dienstleister der Hafenunternehmen.

Stattdessen versuche sie immer wieder, öffentliche Aufgaben bzw. Kosten auf private Unternehmen abzuwälzen wie etwa bei der Unterhaltung der Liegewannen für Schiffe an den Kaimauern. Fehlende Weitsicht habe die HPA auch bei der Erhöhung des Hafengeldes gezeigt. Dieses wurde um rund 1,6 Prozent angehoben. Zudem habe die HPA entgegen den Bedenken des UVHH im vergangenen Jahr ein Entgeltsystem für Hafen- und Binnenfahrzeuge eingeführt und zum 1. Januar dieses Jahres eine analoge Preiserhöhung durchgesetzt, obwohl das vergangene Jahr für die Binnenschifffahrt aufgrund von lang anhaltendem Niedrigwasser zu Umsatzeinbußen von elf Prozent geführt hatte und die Bundesregierung die Binnenschifffahrt erklärtermaßen fördern will.

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

Wir brauchen eine klare Vision

Chef des EEHH-Clusters legt energiepolitische Agenda für den Bund vor

Die Bundesregierung muss dringend eine verständliche und überzeugende Vision für die künftige Energieversorgung Deutschlands entwickeln. So das Ergebnis einer Umfrage der Erneuerbare Energien Hamburg (EEHH) Clusteragentur unter seinen Mitgliedern aus Wirtschaft und Wissenschaft. Dem Cluster gehören viele Unternehmen an, die in der Erneuerbare-Energien-Branche Rang und Namen haben: DNV GL, E.ON, Nordex Acciona, Vattenfall Europe GmbH, Siemens Gamesa Renewable Energy, aber auch viele kleinere und mittelständische Unternehmen. Bisher würden keine klaren Signale gesetzt, um die regulatorischen Rahmenbedingungen für die nächste Stufe der Energiewende unter Einbeziehung der Sektorenkopplung erfolgreich umzusetzen. Damit ist die Nutzung von elektrischer Energie aus Wind- und Solarkraft in allen anderen Sektoren (Industrie, Wärmeversorgung, Verkehr) gemeint. EEHH-Geschäftsführer Jan Rispens sieht die Probleme vor allem im Bundeswirtschaftsministerium: Es wagt sich nicht an die entscheidenden Fragestellungen heran.

Aus Rispens' Sicht müsste die Bundesregierung gleich an mehreren Stellen ansetzen. Zum einen müsste der Strom aus Erneuerbaren Energien möglichst von unnötigen Abgaben wie der EEG-Umlage und der Stromsteuer freigestellt werden. Gleichzeitig muss die Netzentgelte-Systematik grundlegend angepasst werden, um die Nutzung von Energiespeichern und des Stroms in anderen Sektoren sowie Nachfrage-Flexibilitäten zu ermöglichen. Umgekehrt werde fossile Energie wie Erdgas so gut wie gar nicht besteuert. Das führe dazu, dass „jeder, der heutzutage die Sektorenkopplung versucht voranzutreiben, in der Regel Geld verbrennt“, sagt Rispens. Deshalb hätten sich viele der Befragten aus dem Cluster für eine CO₂-Bepreisung ausgesprochen. „Der Klimawandel muss beim Produzieren vom Treibhausgas CO₂ flächendeckend eingepreist werden“, so Rispens. Beim Kraftstoff würde dies etwa elf Cent pro Liter bedeuten, wenn 30 Euro pro Tonne CO₂ angesetzt werden. Bei Kraftwerken, die Teile des Europäischen Zertifikate-Handel ausmachen, liegt heute der Preis bei etwa 28 Euro pro

Tonne. Bei einer konsequenten Umsetzung der Klimaschutzpolitik dürfte dieser Wert bis 2030 auf bis zu 100 Euro ansteigen. Dies würde bei Kohlekraftwerken einen Anstieg von fünf bis zehn Cent pro KiloWatt-Stunde bedeuten. Sie wären kaum mehr konkurrenzfähig, weder gegenüber Gaskraftwerken noch Windenergie an Land und auf See oder gegenüber Solarenergie, da die Produktionskosten für Strom in der Regel nur bei vier bis acht Cent pro kWh liegen.

In Norddeutschland ist grüner Strom in großem Maßstab verfügbar, da hier viel Windenergie erzeugt wird. Da Strom praktisch aber nicht speicherbar ist, geht es oft darum, den Strom in anderen Sektoren einzusetzen. Eine wichtige Möglichkeit dazu sei dafür die Umwandlung von Strom in Wasserstoff per Elektrolyse. Diese Anlagen seien in den letzten Jahren derart verbessert worden, dass die Effizienz der Energieumwandlung mittlerweile bei bis zu 80 Prozent liege. Auch die Flexibilität der Anlagen sei stark gestiegen: Die Kosten seien dagegen deutlich gesunken. „Wasserstoff ist das neue Rohöl“, ist sich Rispens sicher.

Dem entsprechend hält er wie auch die große Mehrheit der befragten EEHH-Unternehmen die einseitige Ausrichtung der Bundesregierung auf Elektromobilität für falsch. „In bestimmten Bereichen wie Ballungsräumen haben Elektrofahrzeuge sicher ihre Berechtigung, sowie generell bei relativ leichten und kleinen Fahrzeugen“, so Rispens weiter. Jedoch berge die E-Mobilität auch etliche ernsthafte Herausforderungen – vor allem beim Schwer- und Fernverkehr und in der massenhaften Bereitstellung von Ladekapazitäten. In der aktuellen Übergangssituation alles auf eine Karte zu setzen, könne riskant sein, glaubt Rispens. Daher spricht er sich klar dafür aus, dass neben der Elektromobilität auch die Wasserstoffmobilität weiter vorangetrieben wird. Allerdings wäre es später durchaus möglich, elektrische Fahrzeuge auf Brennstoffzellenantriebe, die durch Wasserstoff gespeist werden, umzustellen.

Wasserstoff aus Elektrolyse könne aber auch als Basis für andere Energieträger wie Methanol oder synthetische Kraftstoffe dienen. Alle diese Energieträger hätten den großen Vorteil, dass sie recht prob-

lemlos gasförmig oder flüssig gespeichert werden könnten – auch saisonal in unterirdischen Kavernen, von denen es in Norddeutschland viele gebe.

Rispens formuliert es ganz klar: „Es ist grob fahrlässig von der Bundesregierung, die Sektorenkopplung bisher nicht zu berücksichtigen.“ Dass Wirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) bereits zu Anfang dieser Legislaturperiode angekündigt habe, dieses Thema in dieser Legislatur nicht angehen zu wollen, grenze an Arbeitsverweigerung. „Wir befinden uns im Übergang von einer Stromwende zu einer viel breiteren Energiewende. Da muss die Regulierung des Energiemarktes konsistent so umgestaltet werden, dass Technologien am Markt im fairen Wettbewerb mit fossilen Brennstoffen und unter einander ausprobiert werden können. E-Mobilität auf Kurzstrecken, Wasserstoff und daraus gewonnene andere Energieträger auf langen Strecken und bei Lkws auch (synthetisches) Erdgas, das ebenfalls in Verbrennungsmotoren eingesetzt werden könnte.“

Um die Versorgung der Bundesrepublik ohne fossile Brennstoffe sicherzustellen, müsse Deutschland aber deutlich mehr Wind- und Solaranlagen bauen. Im Bereich der Windenergie müsste die an Land befindliche Leistung (Onshore) von heute etwa 60 Gigawatt (GW) auf etwa 160 Gigawatt fast verdreifacht werden. Bei der Offshore-Windenergie wurde das ursprüngliche langfristige Ausbauziel bis 2030 vom damaligen Umweltminister Altmaier von 25 bis 30 Gigawatt auf 15 Gigawatt reduziert, vor allem, weil damals der Strom aus Offshore-Windparks noch vergleichsweise teuer war. Das hat sich durch die letzten Ausschreibungen aber rapide geändert. Jetzt fordern die Branche und die Kü-



Jan Rispens,
EEHH-Geschäftsführer

tenländer, mindestens 20 GW bis 2030 zu bauen. Mit diesen zusätzlichen Anlagen für fünf Gigawatt hätte man Energie für 16,7 Millionen elektrische Klein-Pkw, hat Rispens errechnet. Die Zahl der Offshore-Windparks müsste nach 2030 auf knapp 57 Gigawatt verdreifacht werden, so eine Studie des Fraunhofer Instituts IWES.

Gleichzeitig müssten innerhalb der einzelnen Sektoren weitere Einsparpotenziale ausgeschöpft werden. Am weitesten sei die Grundstoffindustrie. Den größten Nachholbedarf sieht Rispens bei den privaten Haushalten. Kühlschränke, Klimageräte und Pumpen aller Art hätten im Strombereich das meiste Einsparpotenzial, bessere Isolierungen im Wärmesektor. LEDs und moderne Flachbildschirme hätten bereits deutliche Wirkung gezeigt. Noch einmal 30-50 Prozent weniger Stromverbrauch im gesamten Haushaltsbereich seien durchschnittlich aber durchaus möglich.

Würde die Mobilität völlig auf Erneuerbare Energien umgestellt, würde sich der Strombedarf der Bundesrepublik indes um etwa 30

Prozent erhöhen, so etliche Studien. Windkraft alleine könne diesen Mehrbedarf nicht abdecken. Wichtig sei deshalb auch, so das Fraunhofer IWES in seiner Studie, die Solarenergie stark auszubauen, so dass sie später etwa 200 Gigawatt Leistung liefern könne. Für eine komplette Umstellung auf Erneuerbare Energien wären aber gleichzeitig große und langfristige Speicherkapazitäten notwendig. Diese seien mit Batterien allein nicht zu bewältigen – hier biete die Speicherung in Gasform oder flüssig viel Potenzial.

Die Realität sehe indes anders aus. Die Umstellung auf Ausschreibungen für Onshore-Wind hat durch handwerkliche Fehler und viele Einzelfaktoren im vergangenen Jahr zu einem Einbruch in der Zahl der Neuanschlüsse von Windkraftanlagen geführt. Die Anzahl habe sich gegenüber 2017 halbiert. In diesem Jahr dürfte der Rückgang noch deutlicher ausfallen. Zusätzlich dazu würden zwischen 2020 und 2022 so gut wie keine Offshore-Parks ans Netz gehen. „Durch falsche politische Signale ist in der Windkraftindustrie bereits eine fünfstellige Zahl der 150.000 Arbeitsplätze verloren gegangen“, klagt Rispens.. „Wir sind auf dem Weg, unseren Technologie- und Marktvorsprung gegenüber anderen Ländern zu verspielen.“ Dabei hatte der damalige Umweltminister Klaus Töpfer Anfang der 1990er Jahre die Energiewende sehr deutlich als umweltpolitische, aber auch als wirtschaftspolitische Maßnahme entwickelt. Japan sei uns vor allem in der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnik meilenweit voraus. Dort entwickle man langfristige Konzepte und eine konkrete Wasserstofflogistik.

Text: Matthias Soyka

Der Norden ist zu langsam

Eine Studie des Instituts für Weltwirtschaft sieht eine Reihe von Mängeln in der Politik

Die norddeutschen Bundesländer müssen künftig mit einer Stimme sprechen. Das ist die Quintessenz, die der Präsident des Unternehmensverbands Nord (UVNord) Uli Wachholtz aus den Ergebnissen einer Studie des Kieler Instituts für Weltwirtschaft zog, die die unterschiedliche Wirtschaftsentwicklung im Norden und Süden Deutschlands untersucht hatte. Die Wissenschaftler kamen zu dem Schluss, dass es nicht nur ein bisweilen starkes Nord-Süd-Gefälle gebe, sondern auch große Unterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern im Norden.



Klaus Schrader,
Institut für Weltwirtschaft



Claus-Friedrich Laaser,
Institut für Weltwirtschaft



Michael Thomas Fröhlich,
Hauptgeschäftsführer UVNord

Grundsätzlich lasse sich feststellen, erklärte Klaus Schrader, Leiter des Bereichs Schwerpunktanalysen beim Institut, dass der Süden mehr als der Norden von den Aufschwungjahren 2010 bis 2018 profitiert habe, da von den wirtschaftlich starken Jahren vor allem die verarbeitende Wirtschaft Vorteile gehabt habe. Und gerade in Bayern und Baden-Württemberg gebe es nun einmal viel Industrie. Dem gegenüber sei das Wachstum in Mecklenburg-Vorpommern mit am schwächsten gewesen. Einzig Niedersachsen habe mit etwas Abstand mit Bayern und Baden-Württemberg sowie Berlin mithalten können. Bremen und Schleswig-Holstein waren im Mittelfeld, Hamburg nur Fünftletzter. Dort war der wirtschaftliche Anstieg nur gut halb so hoch wie in

Bayern. Anders verhalte es sich jedoch bei den Pro-Kopf-Einkommen. Hier rangiere Hamburg aufgrund der qualitativ hochwertigen Arbeitsplätze eindeutig an der Spitze. Mit fast 40 Prozent Abstand folgen Bremen und die süddeutschen Länder. Unterdurchschnittlich lägen die Einkommen in Niedersachsen, in Schleswig-Holstein sogar nur halb so hoch wie in der Hansestadt. Schlusslicht ist Mecklenburg-Vorpommern.

Im Süden wird deutlich mehr investiert

Die unterschiedliche Wirtschaftskraft lasse sich auch an den Investitionen festmachen, schreiben die Forscher. In den süddeutschen Ländern liege

der Anteil für Investitionen in Neubauten und neue Ausrüstungen an den Gesamtausgaben bis zu einem Viertel über dem Bundesdurchschnitt, in den Nordländern deutlich darunter. Bremen ist hier klares Schlusslicht vor Niedersachsen. Auch Schleswig-Holstein und Hamburg tätigen unterdurchschnittliche Investitionen. Nur Mecklenburg-Vorpommern liegt knapp unter dem Bundesdurchschnitt.

Auch bei der Bildung hinkt Bremen hinterher. Im Ländervergleich ist der Stadtstaat Letzter. Bestwerte erreichen hier Sachsen und Thüringen vor Bayern und Baden-Württemberg. Knapp dahinter rangiert Hamburg. Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein be-

legen die Plätze 7, 8 und 11.

Auf auffälligsten ist das Nord-Südgefälle bei der Innovationskraft, führte Schraders Kollege Claus-Friedrich Laaser aus. Hier führt Bayern mit klarem Abstand vor NRW und Baden-Württemberg. Hamburg als Sechster hat nur ein Viertel des Wertes von Bayern, Niedersachsen als Siebter wiederum weniger als die Hälfte von Hamburg. Quasi nicht existent sind die anderen Bundesländer in diesem Ranking. Dem entsprechend hinken die Nordstaaten auch bei den Startups hinterher. Hier führen NRW und Berlin vor den Südstaaten. Nur Niedersachsen als Fünfter kann hier halbwegs Schritt halten. Hamburg ist gerade einmal halb so gut.

Ähnlich sieht das auch die EU-Kommission, die 38 deutsche Regionen auf ihre Innovationsfähigkeit geprüft hat. Spitzenplätze belegen hier fast alle süddeutschen Gegenden, allen voran Oberbayern. Die Region Braunschweig (VW) belegt Platz 7, Hamburg 11, Bremen 14, Hannover 18, Schleswig-Holstein 23. Mecklenburg-Vorpommern, Lüneburg und der Weser-Ems-Raum erreichen auf den Plätzen 33, 34 und 36 nicht einmal den EU-Durchschnittswert.

**Industrielle Kerne
weiter entwickeln**

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass sich die Politik im Norden stärker um die Pflege und Weiterentwicklung industrieller Kerne bemühen sollte, da an ihnen auch eine Reihe von unternehmensbezogenen Dienstleistungen hängen. Hierzu müsse die Politik eine attraktive Infrastruktur und schnelle unbürokratische administrative Entscheidungsprozesse schaffen.

„Der Norden ist zu langsam“, resümierte Wachholtz. Er listete zehn Punkte auf, wo die Politik ansetzen müsse. Dazu zähle eine gemeinsame abgestimmte Verkehrsinfrastrukturpolitik, wie es sie bei der Aufstellung des letzten Bundes-



Uli Wachholtz,
Präsident UVNord

verkehrswegeplans einmal gegeben hat. Dies müsse verstetigt werden. Wenn der niedersächsische Umweltminister Olaf Lies (SPD) anlässlich des Baubeginns der Fahrrinnenanpassung der Elbe nichts Besseres zu tun habe, als zu sagen, dass die Elbvertiefung unnötig sei und lieber die Häfen Hamburg und Wilhelmshaven besser zusammenarbeiten sollten, „kann man nur gemeinsam verlieren“. Mit Bayern und Baden-Württemberg würden in Berlin und Brüssel zwei Schwergewichte auftreten, die alles bekämen, was sie forderten. Dem

gegenüber stünden fünf kleine Länder, die sich mitunter auch noch gegenseitig bekämpften.

Als weitere wichtige Verbesserungspunkte führte Wachholtz eine gemeinsame Raumordnung und -planung an. Dazu ein Demografie-Konzept als Daseinsvorsorge für die Fläche, wo es schon jetzt Fachkräftemangel gebe. Hier brauche man ein Konzept. Auch die Industriepolitik müsse zwischen den Nord-Bundesländern gemeinsam abgestimmt werden. Vor allem brauche man eine Wasserstoffstrategie als Weiterentwicklung von Zukunftstechnologien. Um den Wechsel von Arbeitnehmern zwischen den Bundesländern zu erleichtern sollte auch das Bildungssystem harmonisiert werden, gepaart mit einer attraktiven Hochschullandschaft.

„Wir haben kein Erkenntnisproblem“, sagte Wachholtz. „Wir haben ein Umsetzungsproblem.“ Deshalb sei die Schaffung eines „norddeutschen Bewusstseins“ und gemeinsames Handeln in wirtschaftlich relevanten Themen entscheidend für die Entwicklung der zukünftigen Wertschöpfung im Norden. UVNord Hauptgeschäftsführer Michael Thomas Fröhlich ergänzte, dass vor allem die Bürokratie im Norden abgebaut werden müsse.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

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

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon **040/78 08 77-3**

Telefax **040/78 08 77-47**

E-Mail **info@osse-logistik.com**

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg

www.osse-logistik.com



Straßenbahn statt U-Bahn

Los Angeles baut für einen Bruchteil der Kosten Hamburgs sein Nahverkehrsnetz aus

Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) hat die aktuellen ehrgeizigen Planungen des Senats für die Erweiterung der S- und U-Bahnnetze der Stadt vorgestellt, vor allem betreffend die U-Bahnlinie 5 (Bramfeld/Steilshoop – Hauptbahnhof – Arenen Volkspark) und die S32 (Holstenstraße – Osdorfer Born). Beide Linien sollen im Wesentlichen oder in Gänze in Tunneln verlaufen. Der Bürgermeister nannte dazu nun erstmals eine Aufwandschätzung – allerdings lediglich für den ersten 5,8 Kilometer langen Abschnitt (Bramfeld – City Nord) der für eine Gesamtlänge von ca. 25 Kilometern ausgelegten U 5. Er soll 1,8 Milliarden Euro kosten – also rund 310 Millionen Euro je Kilometer. Mit der Inbetriebnahme der beiden Linien wird derzeit Mitte der 2030er Jahre gerechnet („wenn alles gut läuft“).

Voraussetzung dafür ist nicht nur, dass keine bautechnischen Überraschungen auftreten und die Kosten nicht aus dem Ruder laufen, sondern vor allem auch, dass die Finanzierung zeitgerecht gesichert ist. Dazu erwartet/bedarf die Stadt beträchtliche Beiträge von Seiten des Bundes. Dafür fehlt bisher allerdings nach wie vor die zwingende Voraussetzung in Form einer „Nutzen-Kosten-Analyse“ („Standardisierte Bewertung“) mit deutlich positivem Ergebnis.

Seit Jahren wird in diesem Zusammenhang gelegentlich die Frage gestellt, ob anstelle von immens teuren Tunnelbauwerken nicht auch oberirdische Alternativen denkbar bzw. sogar sinnvoller wären. Die Grünen hatten erst vor wenigen Jahren wieder vorgeschlagen, den Einsatz von modernen Stadtbahnen in Betracht zu ziehen. Sie haben sich dann aber der Verweigerung des Koalitionspartners diesbezüglich gefügt. Aktuell hat der CDU-Spitzenkandidat für die nächste Bürgerschaftswahl, Marcus Weinberg, als Variante zu Teilen der oder in Ergänzung der geplanten Strecken eine „Stadtbahn light“ ins Gespräch gebracht – was auch immer er damit gemeint haben könnte. Der interna-

tional übliche Fachbegriff für das System „Stadtbahn“ lautet „Light Rail“. Eine „Stadtbahn light“ wäre dann sinngemäß eher eine moderne Straßenbahn (international: „streetcar“), was durchaus nicht abwegig sein könnte.

Stadtbahnen werden international seit Jahren insbesondere wegen ihrer deutlich geringeren Kosten und der größeren Fahrgastfreundlichkeit gegenüber den Stadtschnellbahnen (U-Bahnen / S-Bahnen = „heavy rail“) auch in Metropolen bevorzugt. Nicht zuletzt deshalb wurde der Verfasser dieses Beitrags kürzlich gebeten, einen Artikel für eine renommierte Fachzeitschrift zu dem betreffenden Thema zu schreiben, explizit gedacht als Anregung für deutsche Städte und Nahverkehrsunternehmen, die den Ausbau ihrer Bahnsysteme planen oder in Betracht ziehen.

LA hatte sein Kurzstreckennetz
zunächst abgeschafft und

Der Artikel wird im Herbst diesen Jahres veröffentlicht. Er befasst sich in erster Linie mit einem aktuellen Projekt in der US-amerikanischen Metropole Los Angeles (LA), die mit rund 4 Millionen

Einwohnern in den Stadtgrenzen und rund 18 Millionen in der Metropolregion eine der größten und wirtschaftsstärksten Metropolen der Welt ist – deutlich größer als die Stadt und Metropolregion Hamburg. Anfang des 20. Jahrhunderts verfügte die Region LA über das umfangreichste Netz städtischer Nahverkehrsbahnen weltweit. Als Folge der Automobilisierung und von Kampagnen der Automobil- und Mineralölindustrie zur systematischen Vernichtung des ÖPNV wurden die Strecken seit den frühen 1930er Jahren schrittweise stillgelegt. Der Betrieb auf der letzten verbliebenen Strecke wurde Anfang der 1960er Jahre eingestellt.

In Reaktion auf die zunehmenden Probleme im Straßenverkehr wurde seit Mitte der 1980er Jahre die Wiedereinführung städtischer Bahnen verfolgt. Bereits in 1990 wurde die erste Linie des neuen und modernen Bahnsystems eröffnet. Heute gehört das städtische Schienennetz von LA wieder zu den Größten und Modernsten. Dabei überwiegt sehr deutlich der Anteil der Stadtbahnen gegenüber den Stadtschnellbahnen. Aktuell befindet sich der Bau der „Gold Line Foothill Light Rail Extension“

in Vorbereitung, also der Verlängerung der „Gold Line“, einer der Kernlinien des Gesamtnetzes, im Bereich eines besonders stark durch den Straßenverkehr beeinträchtigten Städtekorridors am Fuße der St. Gabriel Berge im Nordosten des Zentrums von LA.

Die „Extension“ hat eine Streckenlänge von 19,8 Kilometern. Die Kosten dafür sind mit rund 1,5 Milliarden Dollar (1,33 Milliarden Euro) angesetzt. Das ist gleichbedeutend mit etwa 67 Millionen Euro je Streckenkilometer und damit lediglich rund ein Fünftel des spezifischen Kostenansatzes, der für den ersten Abschnitt der U5 zugrunde gelegt worden ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Trasse in einem stark erdbebengefährdeten Gelände verläuft, also beträchtliche bautechnische Herausforderungen zu bewältigen sind – insbesondere bei der Sicherung des Schienenbettes sowie beim Bau der Stationen und der zahlreichen geplanten Brücken.

Kosten und Bauzeiten werden meist unterschritten

Die betreffenden Zahlen sind darüber hinaus unter dem Aspekt einzuordnen, dass die Kostenschätzungen bei den bisherigen Ausbaumaßnahmen im Zuge der „Gold-Line“ regelmäßig unterschritten wurden, während bei vergleichbaren Vorhaben in Deutschland überwiegend das Gegenteil der Fall ist. Die Arbeiten an der Realisierung des Projektes sollen im Jahr 2020 in Angriff genommen werden. Mit der Fertigstellung wird im Jahr 2026 gerechnet. Auch hier gilt, dass die Plan-Bauzeiten bei den bisherigen Projekten in aller Regel eingehalten oder sogar unterschritten wurden.

Trotz der beträchtlichen Unterschiede hinsichtlich der Vorgesichte und der strukturellen Bedingungen ist das Beispiel LA in diesem Zusammenhang in vieler Hinsicht auch für europäische bzw. deutsche Großstädte als Vorbild einzuordnen. Das gilt nicht zuletzt für Hamburg und betrifft unter anderem folgende Komplexe, die bei der Planung und Realisierung des Stadtbahnsystems in LA und explizit des dort aktuellen Projektes „Gold Line Foothill Light Rail Extension“ exemplarisch berücksichtigt und gehandhabt worden sind bzw. werden:

- Stadtbahnen als wesentliche Komponenten des Rückgrats des städtischen und engeren regionalen ÖPNV-Systems.
- Stadtbahnen als primäres Instrument einer ausgeprägt nahverkehrsorientierten Stadt- und Regionalentwicklung.
- Intensive Kommunikation mit den Bürgern der Gesamtregion und insbesondere der unmittelbar betroffenen Teilregionen über die Planungen sowie Absicherung der Ergebnisse der Kommunikationsprozesse im Rahmen von Volksbefragungen.
- Einbeziehung von Instrumenten der „Nutznießermitfinanzierung“ in die Volksbefragungen als maßgebliches Entscheidungskriterium.
- Durchführung von ausführlichen Umweltverträglichkeitsstudien („Environmental Impact“).
- Durchführung von Studien zum ökonomischen Nutzen der Maßnahmen („Economic Impact/Benefit“/Nutzen-Kosten-Analysen).
- Realistische/belastbare Annahmen zu Kosten- und Zeitbedarf.
- Umfassende systematische Einbeziehung hochkarätiger



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

öffentlicher Kunst („Public Art“) in die Gestaltung der Infrastruktur der Stadtbahnen als maßgeblicher Faktor der Identifikation der Bevölkerung mit dem städtischen Bahnsystem und mit den von ihm erschlossenen Kommunen.

Es wäre dringend zu wünschen, dass sich Politik und Führung der Nahverkehrsunternehmen in Hamburg nicht weiter einer Auseinandersetzung mit dementsprechenden Alternativen zu den betreffenden Projekten verschließen, sondern sich damit umgehend ernsthaft beschäftigen – im Sinne der Kostenersparnis, der Beschleunigung der Realisierung und der Kundenfreundlichkeit. Dabei sollte jedenfalls nicht zuletzt auch eine Beschäftigung mit den wahrscheinlichen Rahmenbedingungen der regelmäßig beschworenen Mobilitätswende und der fortschreitenden Digitalisierung erfolgen. Autonom fahrende Stadtbahnen sind längst auf dem Markt.

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Im Kleinen ganz groß

Olaf Proes vertreibt Modell von Schiffen und Stahlbauten



Fotos: SLH

Olaf Proes mit einem der kleinen Modelle, die manchmal auch in Kleinserie produziert werden

Vor der Krise 2008 gehörte es bei Reedereien zum guten Ton, von dem just angeschafften Schiff auch ein detailgetreues Modell mit stolzen Maßen von bis zu zwei Metern in der Firmenzentrale stehen zu haben. Derartige Nachbildungen konnten schnell den Wert eines Kleinwagens haben. Heute sind es eher Werften, Offshoreanlagen- oder Stahlbauer, die nach derartigen Dingen fragen. Olaf Proes weiß ein Lied davon zu singen.

Der Hamburger vertreibt seit 20 Jahren für Hersteller aus Polen, der Türkei und Singapur Modelle unterschiedlichster Größen. Von kleinen Handouts mit gut 20 Zentimetern Länge bis zu den großen Nachbauten, die in mühevoller Handarbeit nach Originalbauplänen angefertigt werden. Zwischen 200 und 12.000 Euro kosten die Exemplare. Dabei komme es schnell vor, so Proes, dass die Pläne allein nicht ausreichen, da es oft Abweichungen beim Bau gebe. Dann rückt Proes mit einer Kamera bewaffnet aus, um Fotos von dem realen Objekt zu machen. Mit dabei hat er auch Farbfächer, um für die entsprechenden

Bereiche die richtigen Farbtöne zu treffen.

3.000 bis 5.000 Arbeitsstunden sind nötig, bis ein großes Modell

fertig ist. Jedes Teil ist eine Einzelanfertigung aus Gießharzen. Oft mehrere 1.000 Teile, die mit Spezialklebern verbunden wer-



Das „MS Helgoland“ der Reederei Cuxhavener Gassen Eils



Ein detailgetreuer Schwimmkran

den. „Die Detailgenauigkeit ist dabei unheimlich wichtig“, weiß Proes. Das ging einmal so weit, dass auf einem Containerschiff jede einzelne Box eine original existierende Containernummer erhielt.

Die Nutzung der Modelle freilich hat sich etwas geändert. Kleine Modelle werden gerne als Geschenke an Geschäftspartner verschickt – sie gelten als eine Art Prestigeobjekt –, große Nachbauten oft auf Messen gezeigt. Dann werde auf einer Seite meist der Rumpf aufgeschnitten, um das ebenfalls nachgebaute Innenleben zu zeigen.

Das Ganze läuft so gut, dass sich Proes vor vier Jahren mit der Firma Sales, Support & Marketing selbständig gemacht hat. Ganz nebenbei erledigt er auch die Pressearbeit für die Schwer-gutreederei Chipolbrok.

Text: Matthias Soyka



Ein Einsatzboot der Küstenwache auf Kupferfüßen



Diese Umspannplattform wurde für die Nordic Yards nachgebaut

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.



Da bist Du platt

Im „Ti Breizh – Haus der Bretagne“ werden hauchdünne Galettes und Crepes serviert



Das alte Kaufmannshaus wurde um 1700 erbaut



Essen auf einem Ponton im Nicolaifleet

Fotos: SLH

In einem der ältesten Kaufmannshäuser Hamburgs in der Deichstraße am Nicolaifleet befindet sich ein Geheimtipp für alle, die gerne gut und günstig essen mögen und dennoch etwas Ausgefallenes auf ihrem Teller finden wollen. Das „Ti Breizh – Haus der Bretagne“ ist das wohl einzige bretonische Restaurant der Hansestadt – und ein sehr Gutes noch dazu.

Am Eingang geht man noch an einer kleinen Boutique, die mit zu dem Betrieb gehört, vorbei in den hinteren Bereich, wo sich der helle Gastraum über zwei Etagen erstreckt, in dem es übrigens ständig wechselnde Bilder- ausstellungen gibt. Bei schönem Wetter kann man auch rechts neben dem Haus durch einen schmalen Gang auf einen Ponton gehen, wo ebenfalls noch einige Tische stehen. So oder so, abends ist es

hier fast immer voll, denn es gibt eigentlich keine Speise, die über zehn Euro kostet. Also lieber vorher reservieren.

Gereicht werden vornehmlich Galettes. Das sind Buchweizen-Fladen, die hauchdünn gebraten werden und völlig unterschiedlich belegt sind. Etwa mit Ziegenkäse, Honig und eigens erstellter Zwiebelkonfitüre oder mit Roquefortvarianten mit Birne, Parmaschinken und Walnüssen. Auch gedünsteter Chicorée

oder Poularde in feiner Senfsoße werden auf die tellergroßen Teigkuckse drapiert. Dazu immer etwas bunter Salat. Das alles ist so lecker und leicht, dass man gerne einen zweiten Teller bestellen möchte. Hier sollte man sich freilich überlegen, ob nicht eine süße Crepes als Nachspeise besser wäre, etwa mit Karamellcreme bestrichen.

Auf jeden Fall sollte man zu dem Ganzen einen Cidre ordern. Die Dreiviertel-Liter-Flasche, natürlich auch

aus der Bretagne stammend, kostet gerade einmal 9,80 Euro und unterstreicht den leicht herzhaften Geschmack der Galettes perfekt.

Text: Nils Knüppel

Ti Breizh - Haus der Bretagne

Deichstr. 39
20459 Hamburg
Tel.: 040 - 37 51 78 15
Fax.: 040 - 37 51 78 16
www.tibreizh.de
kontakt@tibreizh.de

Öffnungszeiten:
Täglich von 12 - 24 Uhr



Galette bunt garniert



Das geht auch in süß



Buchweizenfladen mit Nuss



Sitzen auf zwei Etagen

Die beste TV-Serie aller Zeiten

In „Chernobyl“ wird die Reaktorkatastrophe minutiös und höchst spannend aufgearbeitet



Das AKW vor dem Knall



Das Inferno als Spektakel



Späte Evakuierung der Zivilbevölkerung



Auf verlorenem Posten



Der Tod kam schnell

An dieser Stelle werden sonst nur Kinofilme rezensiert, die auf DVD erscheinen. Hier jedoch soll einmal eine Fernsehserie gewürdigt werden, die als „die Beste TV-Serie aller Zeiten“ gilt. Die fünf Teile von Schöpfer Craig Mazin und Regisseur Johan Renck erhielt ein Score von 9.5 von 10 auf imdb.com und 19 Emmy-Nominierungen – und das völlig zu Recht. Die HBO-Miniserie über die Reaktor-Havarie von 1986 wurde mit einem enormen Aufwand von 240 Millionen Dollar gedreht und ist nicht nur packend, sondern noch etwas ganz anderes: Sie ist relevant. In Zeiten von Fukushima und der noch immer anhaltenden Diskussion über das Für und Wider des Atomausstiegs mehr denn je.

Am 25. April 1986 soll im Kernkraftwerk Tschernobyl in der Nähe der ukrainischen Stadt Prypjat ein längst überfälliger Testlauf durchgeführt werden. Die Kombination aus Fehlern bei der Konstruktion des Reaktortyps, der bewussten Außerachtlassung von Sicherheitsbestimmungen, Arroganz und schierer Inkompetenz führt zu dem, was die Welt seitdem als „Super-GAU“ (größter anzunehmender Unfall) bezeichnet. Boris Schtscherbina (Stellan Skarsgard) als Leiter der Regierungskommission zur Beseitigung der Unfallfolgen und Waleri Legassow (Jared

Harris – beide für einen Emmy nominiert) als Wissenschaftler werden sofort nach der Explosion, deren Ausmaß vom Politbüro und den Verantwortlichen in Moskau infolge von Fehlinformationen in grotesker Weise unterschätzt worden war, nach Tschernobyl gesandt, um der Lage Herr zu werden. Was keiner für möglich gehalten hat: Die Explosion in Block 4 ist nichts anders als die einer Atombombe gewesen. Und der Reaktor liegt frei, die Kernschmelze droht. Nicht nur große Teile der damaligen UdSSR sind in Gefahr....

Der Look der Miniserie

ist fast dokumentarisch gehalten. Die Farben sind zurückgenommen, die Dialoge knapp und auf den Punkt. Hier wird nicht lange gefackelt, es geht ohne langen Vorlauf sofort mit dem Unglück los. Schwerpunkt sind die verzweifelten Bemühungen der Verantwortlichen, zu verstehen, was geschehen ist (was gar nicht so einfach ist, wenn Radioaktivität unsichtbar ist und brauchbare Geigerzähler nicht vorhanden sind) und das Schlimmste zu verhindern. Dabei stellt sich laufend die Frage, ob das Wohl vieler den sicheren Tod weniger rechtfertigt. Immer

wieder werden Männer, wohl wissend, was ihnen bevorsteht, in den sicheren Tod geschickt. Manche wussten es auch nicht. Wer am Ende kein strikter Gegner der Kernkraft ist, dem ist nicht mehr zu helfen.

Text: Martin Soyka



Ab sofort zu haben

Seaworthy Packing GmbH:



Wolfgang Schiemann (Foto) ist neuer Geschäftsführer von SWOP, einem Unternehmen der EUROGATE-Gruppe. Er folgt auf Max Schultz, der das Unternehmen verlassen hat. Schiemann hat seine Karriere 1990 bei Eurokai begonnen, war ab 1994 bei der Eurokai Container Terminal KG, von 2000 bis 2004 Betriebsleiter des EUROGATE Container Terminals Hamburg, danach Geschäftsführer der EUROGATE Container Terminals Bremerhaven. Von 2017 bis Ende 2018 führte er die Geschäfte der Hamburger Terminalgesellschaft. Er berät zudem die Gruppengeschäftsführung.

BLG Logistics AG:

Dr. Klaus Meier, Geschäftsführender Gesellschafter wpd Windmanager GmbH & Co. KG, ist neuer Aufsichtsratsvorsitzender der Bremer Gesellschaft. Er löste Dr. Stephan-Andreas Kaulvers ab, der nicht mehr kandidierte. Stellvertretende Vorsitzende ist Christine Behle, Mitglied des Bundesvorstandes ver.di. Weitere Aufsichtsratsmitglieder sind Sonja Berndt (Betriebsrat), Heiner Dettmer, Karl-Heinz Dammann, Vorsitzender des Konzernbetriebsrates EUROGATE, Melf Grantz, Oberbürgermeister Bremerhaven, Udo Klöpping, Leiter Personal BLG, Karoline Linnert, Finanzsenatorin, Wybcke Meier, (TUI Cruises), Dr. Tim Neseemann, (Sparkasse Bremen), Klaus Pollok, BLG Auto-Terminal Bremerhaven, Stefan Schubert (ver.di), Dieter Stre-

rath, Konzernbetriebsratsvorsitzender, Reiner Thau (Betriebsrat EUROGATE Container Terminal Hamburg), und Dr. Patrick Wendisch (Lampe & Schwartz).

Group of European TransEurasia Operators:



Harm Sievers, Geschäftsführer von Mukran Port, leitet künftig die GETO, einem Zusammenschluss zur Förderung von Bahnverkehren zwischen Europa und Asien. Sievers' Vorgänger Hans Reinhard hatte nach sechs Jahren als Präsident aus zeitlichen Gründen sein Amt zur Verfügung gestellt. Ziel bleibe weiterhin die Entzerrung der bestehenden Korridorverkehre sowie mehr Transparenz und Marktvielfalt, hieß es.

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.)
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:

10. September 2019



Rotterdam mit Halbjahresrekord



Rotterdam – In den ersten sechs Monaten des Jahres erzielte der Hafen von Rotterdam einen Umschlag von 240,7 Millionen Tonnen. Das sind ein neuer Rekord und ein Wachstum von 3,4 Prozent im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018. Das Wachstum des Containerumschlags setzte sich mit einem Plus von 4,8 Prozent in Tonnen und von 6,4 Prozent in TEU fort, was ebenfalls einen neuen Umschlagrekord darstellt. Das Wachstum ist vor allem auf höhere Import- und Transshipmentvolumina zurückzuführen.

Nagel-Group testet elektrischen Kühllaster



Hamburg – Die Nagel-Group setzt erstmals versuchsweise einen voll elektrischen Kühllaster ein. Der Mercedes eActros soll eine Reichweite von 200 Kilometern haben. Nachts wird das Fahrzeug auf dem Betriebsgelände aufgeladen, tagsüber fährt er im Stadtverkehr. Der Test dauert ein Jahr.

Studie bestätigt Bedeutung der Seehäfen

Hamburg – Die deutschen Seehäfen sind systemrelevant für die deutsche Wirtschaft. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung des Bundesverkehrsministeriums. Demnach sichern die Seehäfen über 520.000 Arbeitsplätze und generieren über 62 Milliarden Euro Umsatz. Allein die Hafenvirtschaft mit ihren 176.000 Beschäftigten erzielte 2018 einen Umsatz von 27,4 Milliarden Euro und eine Wertschöpfung von 9,7 Milliarden Euro.

Neuer Mobilkran bei Gustav Seeland



Hamburg – Der Schwergutlogistiker Gustav Seeland ergänzt seinen Fuhrpark um einen Mobilbaukran MK 88 Plus. Der Vier-Achs-Kran kann bei einer Hakenhöhe von knapp 60 Metern bis zu 2,2 Tonnen schwere Lasten heben. Er gehört zu den modernsten und stärksten Schwerlastfahrzeugen seiner Art. Der neue Mobilbaukran kann überall dort, wo sich der Einsatz eines statischen Kranes nicht empfiehlt, flexibel eingesetzt werden, vor allem für Dachsanierungsprojekte, den Fassadenbau oder für das Einsetzen von Klimaanlage an. Besonders flexibel machen den Mobilbaukran auch die schnellen Aufbauzeiten (elf Minuten).

Fährverbindung Estland-Finnland

Muuga – Die HHLA stärkt ihre Position im Ostseeraum. Die finnische Reederei Eckerö Line hat einen neuen Liniendienst zwischen den Häfen Muuga bei Tallinn, wo die HHLA ein Terminal besitzt, und Vuosaari nahe Helsinki aufgenommen. Die RoPax-Fähre „Finbo Cargo“ verfügt über 2.000 Lademeter für Lkw, Trailer und Pkw. Dies ist bereits der zweite RoRo-Service zwischen Estland und Finnland.

Wolgaster Hafen legt weiter zu



Minden – Der neue Hafen am Mittellandkanal in Minden-Päpingshausen ist nach zwei Jahren Bauzeit offiziell eröffnet worden. Der Bund hatte das Projekt mit 16,9 Millionen Euro gefördert. Im vergangenen Jahr wurden am Standort Minden insgesamt 71.000 TEU umgeschlagen. Und das, obwohl das Containerterminal am Industriebau II wegen einer zu kleinen Schleuse nicht von Großmotorgüterschiffen mit 110 Metern Länge erreicht werden kann – einer der Hauptgründe für den Hafenneubau. Bis 2030 erwarte der Bund einen Anstieg des Gütertransports in Deutschland um 40 Prozent, sagte Verkehrsstaatssekretär Enak Ferlemann (CDU) bei der Eröffnungsfeier. Als Nächstes brauche der Hafen einen Schienenanschluss.

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

