

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Was bedeutet der Klimapakt?

In der Logistik sollen erst E-Motoren, später Wasserstoff basierte Kraftstoffe eingesetzt werden



Foto: SLH

Bis 2038 sollen alle Kohlekraftwerk wie das in Moorburg vom Netz gehen, 42,5 Gigawatt müssen anders erzeugt werden

Mit dem Klimapakt will die Bundesregierung eine zweite Energiewende schaffen. Neben großen Umwälzungen in der Energiewirtschaft, Industrie und den privaten Haushalten soll auch die Mobilität und mit ihr die Logistik auf völlig neue Füße gestellt werden. Erst E-Mobilität, später Wasserstoff-Antriebe und synthetische Kraftstoffe, Fliegen und Autofahren soll teurer, Bahnfahren günstiger werden. So lässt sich das Konzept grob zusammenfassen.

Trotz aller Kritik von den Grünen, denen das alles nicht weit genug geht, hat die Bundesregierung in ihrem Papier die Forderungen von Experten bezüglich eines Preises

von CO₂ erfüllt. Von anfangs moderaten zehn Cent pro Tonne soll er bis 2025 auf 35 Cent steigen. Einzig der Zusatz, Pendlern im Gegenzug einen Zuschuss von 50

Prozent der Mehrkosten zu zahlen, konterkariert den guten Ansatz bei dem in der Politik stets untauglichen Versuch, es allen Recht zu machen. **Seite 4**

Europaweit

Der DSLV ist bei klimapolitischen Entscheidungen für Lösungen auf EU-Ebene. **S.6**

Unfallzunahme

Die Zahl der Unfälle mit Staplern hat um fast zehn Prozent zugenommen. **S.8**

Ergebnissprung

Eurokai hat im ersten Halbjahr seinen Gewinn nahezu verdoppelt. **S.12**

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA
EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

ist das Klimapaket der Bundesregierung nun topp oder Flopp? Ein bisschen von beidem. Im Prinzip enthält es alle wichtigen Punkte für den energetischen Wandel in unserer Gesellschaft. Doch die (zumindest kurzfristig) einseitige Fokussierung auf die E-Mobilität verwundert angesichts der unübersehbaren Schwächen der Technik.

Zudem wird bei der CO₂-Bepreisung ein Zugeständnis an die Pendler gemacht. Sie sollen die Hälfte der Mehrkosten zurück erhalten. Das ist natürlich Unsinn, wenn man Konsumenten animieren will, klimaschonendere Antriebe oder Kraftstoffe zu verwenden. Nur wenn es sich wirtschaftlich nicht mehr rechnet, Benzinschleudern weiter zu fahren, werden die Autofahrer sich andere Fortbewegungsmittel anschaffen.

Man sollte nicht allzu viel auf Flächenstaaten wie Bayern hören, die nur ihre Stammtischklientel befriedigen wollen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

Klimapaket des Bundes	4
DSLV für europaweite Lösung	6
Mehr Unfälle mit Staplern	8
Neue Seidenstraße bleibt Nische	10

Wirtschaft



12



14



16

Eurokai verdoppelt Ergebnis	12
Hier zeigt die Logistik Herz	14
Harrys Hafenbasar	16

Recht & Geld

Unfälle im Homeoffice	18
-----------------------	----

Essen



20

Epura	20
-------	----

DVD



21

Rocketman	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

Der Bund spielt auf Zeit

Das Klimaschutzprogramm fördert E.Mobilität und wartet auf synthetische Kraftstoffe



Foto: Böthling

Die Windkraft soll weiter aufgebaut werden, die Abstände an Land zu bebauten Gebieten einen Kilometer betragen

Viel war im Vorwege über das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung geschrieben worden. Die SPD hatte es zur Nagelprobe für die Funktionsfähigkeit der Großen Koalition hochstilisiert. Nach der Veröffentlichung nun wurde in den Medien hauptsächlich die Frage diskutiert, was die angedachten Maßnahmen jeden einzelnen Bürger kosten. Ganz unschuldig ist die Bundesregierung daran nicht, denn sie hat die Einführung des CO₂-Zertifikatehandels in den Sektoren Verkehr und Wärme an die Spitze ihres 22-seitigen Papiers gesetzt. Gleichwohl verstellt dies den Blick aufs Wesentliche. Es geht um nicht weniger als um den Erhalt unseres Lebensraums – egal, was es kostet.

Ob der Liter Sprit ab 2021 nun drei Cent (10 Euro pro Tonne CO₂) und mit jährlich stufenweisem Anstieg 2025 schließlich zehn Cent (35 Euro pro Tonne CO₂) mehr kostet oder nicht, ist ziemlich bedeutungslos. Dass die Bundesregierung damit die Bürger zum Energiesparen anregen will, ist löblich. Gleichzeitig wird dieser Versuch aber dadurch torpediert, dass Pendlern, die ja mit Abstand am meisten zu diesen Emissionen beitragen, die Hälfte der Kosten durch Zuschüsse abgenommen werden soll. Flächenstaaten wie Bayern haben sich da durchgesetzt.

Völlig in den Hintergrund gedrängt jedoch ist die Frage, was und in welche Bereiche die Bun-

desregierung konkret investieren bzw. welche Investitionen sie fördern will. Dazu hat die Regierung sechs Sektoren ausgemacht: Energiewirtschaft und Industrie, die je für rund 30 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich sind, Verkehr (19 Prozent), Gebäude (14 Prozent), Land- und Forstwirtschaft sowie Abfallwirtschaft. Vor allem im Bereich Verkehr spielt der Bund auf Zeit. Als einzige derzeit verfügbare Alternative zu mit Benzin oder Diesel betriebenen Motoren sieht er den Elektronantrieb. Daneben sollen der Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr und andere Verkehrsverlagerungen unterstützt werden. Bis 2025 schießt der Bund jährlich 1 Milliarde Euro dazu, ab 2025 dann

2 Milliarden Euro, ein 365-Euro-Jahresticket wird getestet, in das Schienennetz der Bahn sollen bis 2030 insgesamt 86 Milliarden Euro investiert werden.

**1 Million E-Ladestationen
bis zum Jahr 2030**

Bis 2030 soll es bundesweit 1 Million öffentliche Ladepunkte für E-Fahrzeuge geben. Alle Tankstellen müssen ebenfalls Ladeanlagen bereit stellen. Steuerlich begünstigt werden sollen Ladestationen für Arbeitnehmer beim Arbeitgeber. Im Wohnungsrecht werden Vermieter verpflichtet, Ladestationen der Mieter zu dulden. Um dies alles zu organisieren, wird eine nationale Leitstelle „Elektromobi-

lität“ eingerichtet. Zur Förderung des Ladeinfrastrukturausbaus legt die Bundesregierung noch in diesem Jahr den Masterplan Ladeinfrastruktur vor. Ziel sei es, heißt es in dem Papier, dass bis 2030 mindestens 7 Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sind (derzeit gibt es rund 44 Millionen Fahrzeuge, 40 Millionen Pkw und 2 Millionen Lkw). Für elektrische Dienstfahrzeuge unter 40.000 Euro soll der Steuersatz von 0,5 auf 0,25 Prozent im Monat halbiert werden. Zudem soll die Kaufprämie für E-Pkw ab 2021 angehoben werden. Um die ganze Wertschöpfungskette der Elektromobilität in Deutschland und Europa abzubilden, wird die Ansiedlung von zukunftsfähigen Batteriezellfabriken unterstützt.

Doch was ist mit den übrigen Fahrzeugen? „Die Bundesregierung wird die Anschaffung von Lkw mit alternativen, klimaschonenden Antrieben einschließlich Wasserstofftechnologien unterstützen und den Ausbau einer bedarfsgerechten Tank- und Ladeinfrastruktur fördern. Ziel ist es, dass bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe sein wird“, so die Vorgabe. Ab 2023 soll die Lkw-Maut einen „wirksamen CO₂-Aufschlag“ haben. Dass Elektro-Lkw aufgrund des enormen Gewichts der benötigten Batterien völlig unwirtschaftlich sind, wird hier ausgeblendet. Gleichwohl räumt die Regierung ein: „An der Mobilität der Zukunft wird auch die Brennstoffzelle einen großen Anteil haben, insbesondere für Lkw und andere schwere Fahrzeuge.“ Längerfristig würden auch PtX-(synthetische)-Kraftstoffe eine zunehmende Rolle spielen. „Die Bundesregierung wird für die

Entwicklung und großvolumige Skalierung der Elektrolyse- und Raffinerieprozesse zur Erzeugung von strombasierten klimaneutralen Gasen und Kraftstoffen Rahmenbedingungen schaffen. Dies ermöglicht den Einsatz klimaschonender Grund- und Kraftstoffe insbesondere in der Industrie, der Chemie sowie im Luft-, Schwerlast und Schiffsverkehr.“

Brennstoffzellentechnologie in der Zukunft anwenden

Mittel- und langfristig müsse auch die Brennstoffzellentechnologie auf Wasserstoffbasis im Mobilitätssektor zu einer breiten Anwendung gelangen. Die Bundesregierung werde bis zum Jahresende eine „Nationale Wasserstoffstrategie“ erarbeiten. Es werde auch eine industriepolitische Initiative der Europäischen Union zum Aufbau einer leistungsfähigen E-Fuel-Versorgung auf den Weg gebracht.

„Biokraftstoffe der ersten Generation auf Basis von Nahrungs- und Futtermittelpflanzen werden nicht zusätzlich unterstützt. Dabei soll die Erzeugung von Bioenergie künftig stärker auf Abfall- und Reststoffen basieren“, heißt es wörtlich.

Bei der Bahn soll bei der Personenbeförderung der „Deutschland-Takt“ (alle Fernzüge fahren an allen Bahnhöfen zur gleichen Zeit ab) eingeführt werden. Der Mehrwertsteuersatz für Bahnkarten soll von 19 auf sieben Prozent sinken. Bahnfahren wird so zehn Prozent billiger. Der Güterverkehr werde im gleichen Maße vom Ausbau des Schienennetzes profitieren. „Mit der Stärkung des kombinierten Verkehrs bringen wir mehr Güter auf die Schiene. Zur stärkeren Verlagerung von Gütern auf die

Schiene werden wir den Einzelwagenverkehr als Alternative zum Lkw fördern.“

Die Modernisierung von Binnenschiffen soll ebenso weiter finanziell unterstützt werden. Die Umlagen für Landstrom werden gesenkt, luftschadstoffärmere Kraftstoffe vorübergehend gefördert. Bei Seehäfen wird eine Initiative zur EU-weiten Einführung einer Landstrompflicht gestartet, bei Binnenhäfen wird eine nationale Regelung geprüft.

Im Sektor Energieerzeugung soll Deutschland in 19 Jahren komplett aus Kohlekraftwerken ausgestiegen sein. Schon in elf Jahren soll der Anteil der erneuerbaren Energien am Stromverbrauch bei 65 Prozent liegen. Dabei müssen Windkraftanlagen künftig einen Mindestabstand zu Wohngebieten von 1.000 Metern aufweisen. Eine Sonderregelung hat weiterhin in Bayern. Dort gilt die zehnfache Höhe der Windräder. Ein Abstand, der den Ausbau im Süden quasi zum Erliegen gebracht hat. Dagegen wird der Ausbau der Offshore-Windkraft weiter vorangetrieben. Bis 2030 sollen nun 20 GW statt bisher 15 GW installiert werden. Der Deckel von 52 GW für den Ausbau von Photovoltaikanlagen wird abgeschafft. Grundsätzlich heißt es: „Der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien kann in allen Sektoren dazu beitragen, fossile Energieträger zu verdrängen. Zusammen mit dekarbonisierten Wärmenetzen wird die Sektorkopplung mit EE-Strom für klimafreundliches Wohnen und Arbeiten in Gebäuden sorgen.“

Interessant ist nicht zuletzt auch, dass mit keinem Wort das flüssige Erdgas (LNG) in dem Papier erwähnt wird.

Text: Matthias Soyka

DSLVL für europaweiten Klimaschutz

Nationale Alleingänge würden den Logistikstandort Deutschland einseitig belasten



Moderne, umweltschonende Antriebe vor allem für Lkw sollten nach Ansicht des DSLVL gefördert werden

Der Bundesverband der Deutschen Spedition und Logistik (DSLVL) hat die Bundesregierung vor nationalen Alleingängen beim Klimaschutz gewarnt. Damit der Logistikstandort nicht einseitig belastet wird, müssen die gesetzlichen Hebel mindestens europäisch, wenn nicht im Globalen angelegt werden, fordert der DSLVL in seinem Jahresbericht. „Vor allem (Fahrzeug-) technische Alternativen sind noch nicht so ausgereift, dass es für die Logistik ein flächenwirksames und vertretbares Ausweichszenario gibt.“

Der DSLVL vertritt rund 3.000 Mitgliedsfirmen aus dem gesamten Logistikbereich, der mit einem Umsatz von 110 Milliarden Euro und über 600.000 Beschäftigten die drittgrößte Branche Deutschlands darstellt. Deren Bedeutung hebt der DSLVL immer wieder gerne hervor: Die Logistik garantiere die Warenmobilität zwischen Industrie, Handel und Konsumenten und bilde damit das Fundament für die weltweite Arbeitsteilung.

Die Klimadiskussion trefte Deutschland aus Sicht des DSLVL-Präsident Axel Plaß zur Unzeit. Der konjunkturelle Abschwung habe sich in diesem Jahr bereits zu einbrechenden Im- und Exportzahlen zugeführt. Etwaige Bonus- oder

Malusssysteme müssten auf die Investitionszyklen von Unternehmen ausgerichtet werden.

Dazu zählten eine an CO₂-Wer-



Axel Plaß,
DSLVL-Präsident

ten orientierte Steuerbefreiung über 2020 hinaus für mindestens einen Investitionszyklus von Lkw-Flotten, der bei mindestens drei Jahren liegt, höhere Direktförderungen für Neuanschaffungen und Umrüstungen von Lkw, höhere degressive Steuerabschreibungen für energieeffiziente Lkw sowie die Verlängerung der Energiesteuerbefreiung für mit Gasen wie CNG und LNG angetriebene Lkw um vier Jahre.

Grundvoraussetzung sei, dass alternative Lkw-Antriebe und ihre jeweiligen Betankungs- und Auflade-Infrastrukturen von der Herstellerindustrie und der Energiewirtschaft überhaupt serien- und marktreif entwickelt werden, damit sie für die Unternehmen der Logistikbranche auch wirtschaftlich einsetzbar sind. Nach

dem Stand der Technik liege der Anschaffungspreis gasgetriebener (LNG)-Lkw heute noch 35 Prozent über dem konventioneller Diesel-Lkw. Die Investitionsmehrkosten für Elektro-Lkw lägen bei bis zu 200.000 Euro. Noch teurer sei die Anschaffung von Brennstoffzellen-Lkw.

Gesamte Lkw-Maut in Fernstraßen ausbau stecken

Der DSLV kritisiert zudem, dass Teile der Lkw-Maut nicht mehr in den Ausbau der Fernstraßen sondern in das Schienennetz gesteckt werden. Immerhin sei die Wirtschaft 2018 mit der Einbeziehung von 40.000 Bundesstraßenkilometern mit Mautabgaben von weiteren 2,8 Milliarden Euro belastet worden. Auch wenn die Investitionen in den Fernstraßen-

bau von nun 7,69 auf bis zu 8,69 Milliarden Euro im Jahr 2023 steigen sollen, wachsen dagegen überproportional die Mittel für den Ausbau des Gleisnetzes von 5,56 auf 7,42 Milliarden Euro. Dagegen werden in diesem Jahr noch knapp 1 Milliarde Euro in den Bau der Binnenwasserstraßen gesteckt, 2023 nur noch 850 Millionen Euro.

Unbestritten müsse der Güterverkehr auf der Schiene und mit dem Binnenschiff gezielt gestärkt werden. Doch werde die vom DSLV ausdrücklich unterstützte Verkehrsverlagerung nicht dadurch gelingen, indem der schlechte Zustand von Straßen und Brücken zugunsten von Weichen und Schleusen konserviert werde. „Güterverkehr und Logistik bleiben allein durch die Stärkung der Komodalität und nicht durch das

Gegeneinander der Verkehrsträger effizient, nachhaltig und damit wirtschaftlich erfolgreich.“

Halbierung der Trassenpreise nicht bei EVUs angekommen

Der Anteil des Schienengüterverkehrs stagniere seit Jahren bei 18 Prozent des gesamten Güterverkehrsaufkommens. Zwar betrage der Marktanteil von nicht bundeseigenen Bahnen nun schon 47 Prozent, doch litten die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) unter den „massiven Qualitätsproblemen der Schieneninfrastruktur“, was auch zu mangelnder Pünktlichkeit führe. Die im Juli 2018 vom Bund durchgesetzte Halbierung der Trassenpreise sei beim Markt bislang nicht angekommen.

Text: Matthias Soyka



Transportlogistik, Werklogistik Warenlogistik – alles aus einer Hand

- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 10.000 Stellplätzen
- Gefahrguttankcontainer-Operating



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49, 28541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

Unfälle mit Staplern nehmen zu

Fast 150mal am Tag knallt es in den Lagereibetrieben



Fotos: SLH

In engen Regallagern helfen nur Spezialfahrzeuge mit besonders kleinem Wendekreis

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) schlägt Alarm. Im Jahr 2017 zählte sie über 220.000 Unfälle auf Transportwegen im Betrieb oder in deren Umfeld. Rund 85.000 Unfälle davon erfolgten beim Lagern oder Be- und Entladen. Im Jahr 2018 kam es zu über 36.000 Unfällen (+ zehn Prozent) mit Flurfördermitteln und Materialtransportwagen. Damit gehen etwa 15 Prozent der innerbetrieblichen Transportunfälle auf Situationen zurück, an denen Stapler, Gabelhubwagen, Sackkarren oder Schubkarren beteiligt sind. Während in anderen Bereichen die Zahlen rückläufig sind, vermehren sich die Unfälle beim Einlagern weiter.

Die Zahlen beweisen: Der Umgang mit Gabelstaplern, Hubwagen und Transportwagen birgt erhebliche Gefahren. Die Unfälle mit Flurförderzeugen führen häufig zu schweren Verletzungen – von Fußverletzungen bis hin zu tödlichen Unfällen. Dabei bilden Anfahrnfälle einen Schwerpunkt: In 44 Prozent der Fälle fährt der Stapler eine zweite Person an, quetscht sie ein oder überfährt sie sogar. Bei handgeführten Hubwagen verletzt sich gut die Hälfte des Bedienungspersonals selbst, bei den Staplern ist es nur ein Drittel. Bei den Hubwagen wird gut ein Viertel der Verletzten

angefahren, bei den Staplern sind es 42 Prozent. Während gut die Hälfte der Unfälle mit Prellungen und Verstauchungen eher glimpflich ausgeht, werden immer noch bei über 40 Prozent Knöchel oder Füße erheblich verletzt, bei jedem achten Unglück werden auch Kniegelenke oder Unterschenkel in Mitleidenschaft gezogen.

Insgesamt fünf Todesfälle mit Gabelstaplern

Die Unfallstatistik zeigt, dass bei fast zwei Dritteln der Havarien Stapler Auslöser waren, wobei es zu insgesamt fünf Todesfällen

kam, und jeder Elfte Unfall durch Hubwagen verursacht wurde. Insgesamt nahm die Zahl der schweren Unfälle mit Staplern um zwölf Prozent zu. Die häufigsten Unfälle (65 Prozent) sind das Anfahren einer Person oder Gegenstände, vor allem beim Zurücksetzen. Bei jedem neunten Unfall stürzte Ladegut herab, bei acht Prozent der Unfälle verletzte sich der Staplerfahrer selbst beim Auf- oder Absteigen. Die gefährlichsten Unfälle ereignen sich beim Kippen der Ladung oder des gesamten Fahrzeugs. Von hier rühren auch die meisten Todesfälle her.

Die DGUV rät, die Unfall-

ursachen mit einer Reihe von Maßnahmen zu bekämpfen: Um überhöhte Geschwindigkeit und unvorsichtiges Abbiegen in den meisten engen Gassen der Lager zu vermeiden, sollte die Höchstgeschwindigkeit auf acht Stundenkilometer begrenzt werden. Auch sei eine jährliche Nachschulung der Fahrer hilfreich. Zudem wären Markierungen für Fahr- bzw. Fußwege, Laderampen, Kanten und Gefahrenzonen im Ladebereich sinnvoll. Im Extremfall seien sogar bauliche Veränderungen notwendig, wenn der Platz zum Manövrieren schlicht zu klein sei. Andernfalls müssten spezielle Schmalgang-Stapler angeschafft werden. Grundsätzlich helfe es, Ordnung in den Hallen zu halten, Wege, Kreuzungen und Türen frei zugänglich zu lassen.

Ein Dauerthema ist die unsichere Beladung. Der Fahrer sollte stets die Ladung und Palette prüfen, ob sie ausbalanciert und ausreichend gesichert ist. Nie beschädigte Paletten verwenden! Zudem sollte man immer die Last bodennah transportieren. Mit jedem höheren Zentimeter steige die Kippgefahr bei Lenkmanövern.

Bisweilen seien auch techni-



So muss es sein: Viel Platz zum Manövrieren und gut balancierte Ladung



Häufig kommen aus Fernost schlecht gestapelte Waren an

sche Defekte Auslöser von Unfällen. Vor der Inbetriebnahme eines Geräts sollten daher stets die Betriebsbremse, Steuereinrichtung, Hebevorrichtung, Elektrik und

die Rollen auf einwandfreie Funktionsfähigkeit geprüft werden. Auch eine jährliche Inspektion ist ratsam.

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.



ANCOTRANS

Die Schiene bleibt eine Nische

Der Asienverkehr auf der „Neuen Seidenstraße“ ist keine Konkurrenz zum Seeschiff



Die Metrans verkehrt fast täglich mit Zügen nach China, muss aber mit der russischen Breitspur kämpfen

Keine Frage: China ist für den Hamburger Hafen der mit Abstand wichtigste Handelspartner. Das liegt nicht nur daran, dass die rührigen Hanseaten seit rund drei Jahrhunderten mit dem Reich der Mitte Handel treiben, sondern auch an den 15 Liniendiensten, die mit den größten Containerschiffen der Welt zwischen den chinesischen Häfen und Hamburg verkehren. 2,6 Millionen TEU, die ihren Ursprung oder ihr Ziel in China hatten, oder 24 Millionen Tonnen wurden im vergangenen Jahr in der Hansestadt umgeschlagen. Für 8 Milliarden Euro wurde importiert, für 5,3 Milliarden Euro exportiert. Doch nun propagiert die chinesische Staatsführung die „Neue Seidenstraße“ als alternative Route. Klar, dass auch Hamburg hier mitmischen will. Auch wenn die Mengen eher marginal sind.

Vor allem die HHLA-Tochter Metrans schickt praktisch täglich einen Zug in Richtung China. Die Zahlen der transportierten Waren steigen zwar sprunghaft. Doch sie kommen von einem extrem niedrigen Niveau. 2014 verkehrten rund 800 Züge im Jahr zwischen China und ganz Westeuropa. Das waren gerade einmal zwei pro Tag. Sie beförderten insgesamt 25.000 TEU, was heute also etwas mehr als das Fassungsvermögen eines Megacarriers ausmacht. 2016 waren es bereits 1.700 Züge mit 145.000 TEU. Bis 2027 sollen 670.000 TEU transportiert werden – von und nach ganz Westeuropa. Auf dem Seeweg kommen fast 50

Millionen TEU derzeit nach Westeuropa. Gut ein Prozent des Gesamtaufkommens dürfte also künftig die diversen Trassen auf dem Land passieren. Der Schienenverkehr Richtung Asien bleibt eine Nische.

Drei Gründe sprechen für einen Ausbau

Warum also propagiert die chinesische Staatsführung die „Neue Seidenstraße“ als Teil ihrer Wirtschaftsvision „One Belt – One Road“? Hierfür gibt es mehrere Gründe. Zum Einen gibt es eine Reihe von Produktionsstätten im Nordwesten Chinas, die etliche 1.000 Kilometer vom nächsten

Hafen entfernt liegen. Statt eines mühsamen Weges in Richtung Südosten kann per Bahn gleich der Weg gen Westen in Angriff genommen werden. Zum Zweiten bedeutet der Ausbau von Infrastruktur auch immer neue Märkte. Entlang der sechs Trassen, die China erschließen will, könnte der Handel mit anderen Staaten aufgrund der besseren Erreichbarkeit ungeahnte Dimensionen annehmen. Und zum Dritten gibt es eine Reihe zeitkritischer Waren, für die der Seeverkehr zu lange dauert, der Lufttransport aber zu teuer ist. Ein Zug von Asien nach Hamburg benötigt nur etwa rund die Hälfte der Zeit eines Seeschiffs,

dafür ist der Transport aber auch mindestens doppelt so teuer, dafür aber noch deutlich günstiger als per Flugzeug.

Ungeachtet der Nischensituation will sich Hamburg aber nicht bei diesem Geschäft abhängen lassen. Zwischen Hamburg und 20 chinesischen Zielorten fahren wöchentlich 36 Containerzüge. Rund 120.000 TEU wurden im vergangenen Jahr auf der Schiene zwischen Hamburg und China transportiert. „Als China-Hub für die per Seeschiff transportierten Güter und mit der weitreichenden China-Expertise sowie den sehr guten Wirtschaftsbeziehungen im Rücken ist es nur konsequent, dass Hamburg auch bei den Transporten per Schiene auf der Neuen Seidenstraße eine Schlüsselrolle einnimmt“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing.

30 Metrans-Züge fahren jeden Monat Richtung China

„Als digital-innovativer Knotenpunkt ist die HHLA bereits auf der maritimen und kontinen-



Peter Kiss,
CEO Metrans



Thomas Lütje,
Direktor Vertrieb HHLA

talen Seidenstraße sehr gut positioniert“, umschreibt es Thomas Lütje, Direktor Vertrieb der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA). „Die Metrans ist einer der führenden Anbieter für intermodale Containertransporte im europäischen Seehafen hinterlandverkehr“, ergänzt Peter Kiss, CEO der Metrans. „Aktuell verkehren monatlich mehr als 30 Metrans-Züge, die wichtige Wirtschaftszentren in

China mit dem Metrans-Netzwerk verbinden. Die Abfertigung erfolgt in Brest an der polnisch-weißrussischen Grenze, von dort aus geht es weiter nach Polen, Tschechien oder direkt nach Hamburg. Unser Ziel ist es, diese Verkehre weiter auszubauen.“ Auch wenn man damit nur eine – bisweilen recht lukrative – Ergänzung zum Seeverkehr darstellt.

Text: Matthias Soyka



Eurokai verdoppelt Ergebnis

Der Halbjahresüberschuss stieg durch den Verkauf und Schließung unrentabler



Foto: SLH

Der Hafen von La Spezia ist weiterhin sehr gewinnträchtig und soll erweitert werden

Die Hamburger Eurokai GmbH hat im ersten Halbjahr deutlich mehr verdient als im gleichen Zeitraum 2018. Der Überschuss verdoppelte sich nahezu auf 51,5 Millionen Euro. Ursächlich hierfür ist vor allem der Verkauf einer Beteiligung an dem Hafen Gioia Tauro in Italien. Zudem hat die mit 83 Prozent zu Eurokai gehörende Contship Italia ihr unrentabel gewordenen Terminal in Cagliari geschlossen. Anfang Juni hatte dort THE ALLIANCE letzte Feederschiffe abfertigen lassen. Das Reederei-Konsortium hatte seine Mittelmeerfahrtrouten geändert. Der Umschlag war auf nur noch gut 50.000 TEU abgesackt.

Aufgrund der Veräußerungen und Schließungen sind die Umsatzerlöse um 17,4 Millionen Euro gesunken, im nahezu gleichen Maß jedoch auch die Aufwendungen für den Betrieb. Insgesamt verbesserte sich der Umschlag an allen Eurokai-beteiligten Terminals um 3,7 Prozent auf gut 6 Millionen TEU, dies jedoch in höchst unterschiedlicher Weise. Während der Umschlag in Cagliari um über 50 Prozent einbrach, legten andere italienische Häfen teilweise deutlich zu: Sa-

lerno + 9,3 Prozent auf 190.000 TEU, La Spezia +1,8 Prozent auf 669.000 TEU. Dort hat die Contship-Gruppe die Genehmigung für eine Erweiterung des Hafens in Richtung Osten erhalten. Ravenna stagniert bei 91.000 TEU (-2,5 Prozent).

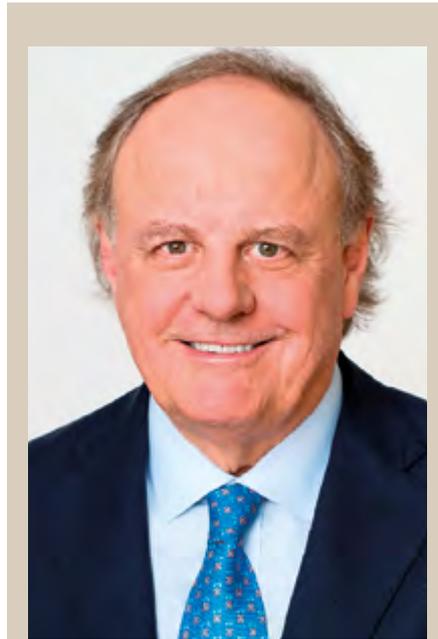
Inhomogene Entwicklung bei den Auslandsbeteiligungen

Auch die anderen Auslandsbeteiligungen entwickelten sich äußerst inhomogen: Tanger boomt

weiterhin mit 768.000 TEU (+ zwölf Prozent). Hier haben sich Contship und EUROGATE International, an der Eurokai die Hälfte der Anteile gehört, knapp 50 Prozent der Anteile an der Beteiligungsgesellschaft für das neue Terminal 3 gesichert. Auch der neue Hafen in Zypern (Limassol) entwickelt sich mit knapp 200.000 TEU leicht positiv, während Lissabon (70.000 TEU, - 17 Prozent) stark unter Streiks und das ukrainische Ust-Luga (29.000 TEU, -24,6 Prozent) unter der Russ-

land-Krise weiter zu leiden hatten. Hier konnte Eurokai aber immer noch Gewinn machen, weil das Terminal zusätzlich für den Kohleumschlag mit genutzt wurde.

Wie bei den Auslandsbeteiligungen konnte Eurokai-Chef Thomas Eckelmann auch in den drei deutschen Häfen keine einheitliche Entwicklung feststellen. Hamburg schoss um 42 Prozent auf 1.09 Millionen TEU in die Höhe, Wilhelmshaven um 23,8 Prozent auf 361.000 TEU, während Bremerhaven um 7,6 Prozent auf 2,5 Millionen TEU absackte. Besonders hart hat es die Container Terminal Bremerhaven GmbH getroffen. Sie hatte bis zum Jahresbeginn die vier Transatlantik-Dienste des von Hapag Lloyd geführten Konsortiums THE Alliance abgefertigt,



Thomas Eckelmann,
Eurokai-CEO

die nach Hamburg zum HHLA-Terminal Altenwerder abgewandert sind. Der Umschlag brach

daraufhin an dem Terminal an der Weser um 58 Prozent ein. Das Ergebnis blieb dennoch leicht positiv. Den Gewinnrückgang konnten indes weder der Terminal in Hamburg noch die Beteiligungen an den anderen beiden Terminals in Bremerhaven ausgleichen. Am MSC-Terminal wurden 758.000 TEU (+2,4 Prozent) mehr umgeschlagen, am North Sea Terminal, an dem EUROGATE zusammen mit der Maersk-Tochter APM wie am MSC-Terminal die Hälfte der Anteile hält, 1,5 Millionen TEU (+ 7,3 Prozent). Das Betriebsergebnis in den deutschen Häfen ging um rund 10 Millionen Euro auf 34,7 Millionen Euro zurück, zumal Wilhelmshaven trotz des erneuten starken Umschlaganstiegs weiterhin defizitär ist.

Text: Matthias Soyka



Foto: BLG

Die Terminals in Bremerhaven mussten insgesamt einen Verlust von 7,6 Prozent verzeichnen

Hier zeigt die Logistik Herz

Unternehmen unterstützen die Stiftung Phoenikks, die krebserkrankten Kindern und Familien hilft



Fotos: Phoenikks

Phoenikks-Chefin Beatrice Züll bei der Verlosung auf dem LIHH-Sommerfest mit Geschäftsführerin Carmen Schmidt

In Deutschland erkrankt jeder zweite Deutsche irgendwann an Krebs – rein statistisch gesehen. Für die medizinische Behandlung gibt es viele gute Einrichtungen. Doch bei der seelischen Aufarbeitung werden die Betroffenen oft allein gelassen. Hierfür wurde die Hamburger Stiftung phoenikks gegründet, die in diesem Jahr ihr 30-jähriges Jubiläum feiert. Sie unterstützt vor allem Kinder und Familien, in denen ein Familienmitglied erkrankt ist. Die Stiftung mit ihren zehn Mitarbeitern finanziert sich ausschließlich aus Spenden. Das Gros des gut 750.000 Euro Jahresetats kommt aus der Logistik.

Viele Firmen machen mit, wenn es darum geht, die Stiftung am Leben zu erhalten. Einer der Ersten war Axel Heik, der eine Spenden-sammlung abseits des Haspa Marathons organisierte. Mittlerweile gehen Dutzende von Mitarbeitern großer und kleiner Betriebe neben der Strecke mit kleinen Spenden-töpfen zu den Hunderttausenden von Zuschauern und bitten um eine kleine Unterstützung. Beim Sommerfest der Logistikinitiative Hamburg (LIHH) gibt es jedes Jahr eine Tombola, deren erster Preis ein von Brunsbüttel Ports gestiftetes Bambusfahrrad ist. Und auch darüber hinaus gibt es eine Reihe von Aktionen, die einzelne Betriebe star-



Züll mit Spendenorganisator Axel Heik

ten. „Ich bewundere, mit welcher Hingabe und Begeisterung phoenikks Betroffenen und ihren Familien beisteht“, sagt Alfred Uhlhorn, Chef von Uhlhorn Logistik.

Die nächste große Veranstaltung der Stiftung phoenikks ist das traditionelle Adventskonzert am 1. Dezember in der St. Johanniskirche. Immer wieder treten dort bekannte Künstler auf, diesmal sind es der schwedische Posaunist und Sänger Nils Lindgren, das Hamburger Popduo Orange Blue und die US-Punkrocker The Messengers.

All das Geld, das zusammen kommt, ist gut angelegt. „Krebserkrankungen führen zu tiefgreifen-

den, psychosozialen Belastungen aller Familienmitglieder“, berichtet Beatrice Züll, Geschäftsführerin von phoenikks. „Allein die Kernfrage: ‚Wie sage ich es meinem Kind?‘ ist für viele Eltern in gewaltiges Problem.“ Erfahrene Therapeuten helfen hier in Einzel- oder Gruppengesprächen kostenfrei den Betroffenen. Daneben gibt es ein Elternseminar, eine Kunst- und eine Musiktherapie sowie eine Soulgruppe, in der Kinder ihren Schmerz musikalisch überwinden können. Auch dort, wo all die Behandlungen nicht erfolgreich waren, hilft die Stiftung. Phoenikks bietet Gruppen für verwitwete Eltern und eine Erinnerungsgruppe für Kinder an. Vieles findet in Absprache mit den behandelnden Ärzten statt. Zum UKE unterhält phoenikks besonders enge Kontakte.

Mit 50 Euro können Spender einen Therapieplatz in der Kindergruppe finanzieren. Für 70 Euro würde phoenikks pädagogisch-therapeutisches Spielmaterial wie eine Kinderklinik anschaffen. 2.800 Euro kostet ein Therapieplatz für das ganze Jahr. Alle Spenden sind steuerlich voll abzugsfähig. Wer unter den Spitzensteuersatz fällt, zahlt am Ende bei einer Spende von 100 Euro tatsächlich nur 16 Euro.

Text: Matthias Soyka

Spendenkonto:

Stiftung phönikks
IBAN:
DE36 2305 1030 0003 3333 33
BIC: NOLADE21SHO

Anschrift:

Stiftung phönikks
Kleine Reichenstraße 20
20457 Hamburg
www.phoenikks.de



Rund 25.000 Läufer sind jedes Jahr beim Haspa Marathon dabei



Viele Freiwillige sammeln abseits der Rennstrecke für Phoenikks



Wirtschaftsstaatsrat Andreas Rieckhof, Züll und LIHH-Vorstand Peer Witten

Im Reich der Schrumpfköpfe

Harrys Hamburger Hafenbasar ist nun als Museum in der HafenCity zuhause



Fotos SLH

Damit wurde Harrys Hafenbasar einst berühmt: Echte Schrumpfköpfe von Eingeborenen

Die Zeiten, in denen die Seefahrt noch ein Abenteuer für Romantiker war, sind längst vorbei, die Reisen in ferne Länder, in denen exotische Fremde leben, dank Internet und Großraumjets zu etwas Alltäglichem geworden. Wer noch einmal die alte Zeit aufleben lassen will, in denen Segel- und Dampfschiffe unter großen Mühen die Ozeane kreuzten und deren Besatzung teilweise wochenlang in fremden Häfen lag, der sollte Harrys Hamburger Hafenbasar besuchen. Aber man sollte sich ranhalten. Er ist nur noch bis Mitte November geöffnet.

Im Winter ist auf dem Sandtorkai, wo die Ausstellung nach einer langen Irrfahrt durch die Hansestadt nun endlich eine Bleibe gefunden hat, einfach zu wenig los. Erst im kommenden Frühjahr öffnet sie dann wieder die Tore. Und das immer nur an Wochenenden. Zu finden ist Harrys Hafenbasar freilich recht einfach. Am Ponton 2 liegt der Schwimmkran „Greif“, in dessen Inneren die über 365.000 Exponate

untergebracht sind. Seit 1952 war das skurrile Museum mehrfach in Altona umgezogen. Entstanden ist es aus dem Nachlass von Käpt'n Haase, der eine Hafenkneipe betrieb und Mitbringsel von Seeleuten sammelte, und den Stücken von Harry Rosenberg, der zunächst eine gut besuchte Museumkneipe betrieb. Nach und nach kaufte er weitere Stücke hinzu. Einfache Postkarten, präparierte Vögel und Reptilien, Masken und

Fruchtbarkeitsskulpturen von Eingeborenen. International berühmt wurde Harry Hafenbasar, als dort erstmals auch Schrumpfköpfe zu sehen waren. Auch heute noch sind sie hinter Glas zu finden, umgeben von einer Reihe Imitationen.

15 Jahre lang führte Harrys Tochter Karin das Museum weiter. Als sie 2011 überraschend starb, übernahm ein ehemaliger HNO-Arzt und Entwicklungshelfer das Museum.



Darf nicht fehlen: Buddelschiff



Auch viele Reptilienköpfe sind da



Ausgefallene Skulpturen

Er hatte den Schwimmkran bereits einige Jahre zuvor gekauft und siedelte mit dem Basar 2013 in dessen 220 Quadratmeter großes Unterdeck. Doch auch der Mediziner verstarb ein Jahr später.

Eine Stiftung führt den Betrieb fort

Der Museumsbetrieb wird seit Oktober 2017 von einer Stiftung fortgeführt. Neue Exponate kommen eigentlich nur noch hinzu, wenn Angehörige von ehemaligen Seefahrern aus dem Nachlass einige Stücke vorbeibringen. Dann müssen die vielen Ausstellungsstücke noch weiter zusammenrücken, schrumpfen wie die Köpfe in der Vitrine. Denn die Ausstellungsfläche hat sich im Unterdeck des Krans gegenüber den früheren Räumlichkeiten fast halbiert.

Seit April 2018 wartet der Schwimmkran „Greif“ nun mit einem Mircohotel im Kranhäuschen auf. Das „Hafency Hideaway“



Im Inneren des Baggerstifts ist das Museum untergebracht

bietet auf knapp 30 Quadratmetern reinen Luxus und einen atemberaubenden Blick auf die Elbphilharmonie. Einige Stücke des Hafenbasars dekorieren dieses einzigartige Hotelzimmer und sorgen für maritimen exklusiven Flair. Das Exklusive ist

freilich nicht ganz billig. 450 Euro kostet eine Nacht. Gleichwohl ist Hamburgs kleinstes Hotel fast immer ausgebucht. Der Besuch der Ausstellung kostet indes nur fünf Euro, für Kinder drei.

Text: Matthias Soyka



Masken aus Afrika und Südamerika



Der engen Räume sind zugestellt



Fruchtbarkeitsstatue in der Ecke

Wann ist ein Unfall ein Arbeitsunfall?

Der Weg ins Homeoffice ist nicht unbedingt mitversichert

Wer zu Hause im Homeoffice arbeitet, ist oftmals anderen Bedingungen ausgesetzt als im Unternehmen. Welche Wege gelten hier zum Beispiel als Betriebswege? Dazu nimmt ein Urteil des Bundessozialgericht (BSG) Stellung. Es entschied, anders als zuvor das Bayerische Landessozialgericht (LSG), dass der Sturz auf einer Kellertreppe zu Hause ein Arbeitsunfall im Homeoffice sein kann (Urteil vom 27. November 2018, B 2 U 28/17 R). Betriebswege können bei einem Arbeitsplatz zu Hause durchaus innerhalb der Wohnung liegen und den privaten und beruflichen Teil des Gebäudes verbinden.

Bei einem Sturz auf der Kellertreppe zog sich eine Key Account-Managerin eine Wirbelsäulenverletzung zu. Die Kellertreppe befindet sich in ihrem Haus, in dem sie im Keller auch ihre Büroräume hat. Die Adresse des Unfallopfers ist ohne weitere Angaben als regelmäßiger Arbeitsort mit dem Arbeitgeber vereinbart. Am Unfalltag sollte die Managerin am Nachmittag den Geschäftsführer anrufen. Das wollte sie von ihrem Büro im Keller erledigen. Beim Gang auf der Treppe nach unten stürzte sie und verletzte sich. Die Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW) wollte den Unfall nicht als Arbeitsunfall anerkennen, da auf der Treppe zwischen privaten und geschäftlich genutzten Räumen kein Versicherungsschutz bestehe. Außerdem sei der Unfall nicht bei der Ausführung beruflicher Handlungen, sondern bei vorbereitenden Handlungen erfolgt.

Opfer folgte
dienstlicher Anweisung

In der Begründung des BSG heißt es unter anderem, dass der vertraglich vereinbarte Arbeitsort die Wohnung der Manage-

rin war, der Weg in den Keller erfolgte, um einer dienstlichen Weisung des Geschäftsführers Folge zu leisten, die Außentür als Grenzziehung für Betriebswege hier nicht gilt und das Telefonat mit dem Geschäftsführer eine Aufgabe im Interesse des Unternehmens war.

Kein Zusammenhang mit
privatem Lebensbereich

Unfälle im Zusammenhang mit dem privaten Lebensbereich sind beim Homeoffice jedoch keine Arbeitsunfälle. Zum Beispiel sind Wege zur Nahrungsaufnahme im Homeoffice nicht unfallversichert. Das stellte bereits ein älteres Urteil des BSG klar. Die der privaten Wohnung innewohnenden Risiken habe nicht der Arbeitgeber, sondern der Versicherte selbst zu verantworten. Die Treppe auf dem Weg in die Küche war einer Arbeitnehmerin im Homeoffice zum Verhängnis geworden. Sie verließ den Arbeitsraum, um sich in der Küche, die einen Stock tiefer lag, Wasser zu holen. Dabei rutschte sie auf der in das Erdgeschoss führenden Treppe aus und verletzte sich. Die Arbeitnehmerin ist auf dem Weg von der Arbeitsstätte zur Küche

und damit in den persönlichen Lebensbereich ausgerutscht. Diesen Weg habe sie nicht zurückgelegt, um ihre versicherte Beschäftigung auszuüben, sondern um Wasser zum Trinken zu holen. Somit liegt kein Arbeitsunfall vor, so das Bundessozialgericht.

Gang auf die Toilette
nicht unfallversichert

Selbst wer im Homeoffice auf die Toilette geht, ist im Falle eines Unfalls nicht durch die gesetzliche Unfallversicherung geschützt. Das hat das Sozialgericht München kürzlich mitgeteilt (Az.: S 40 U 227/18). Im konkreten Fall wollte ein Kläger einen Sturz auf dem Rückweg vom heimischen WC als Arbeitsunfall geltend machen. Der Mann arbeitete in einem Büro im Keller seines Hauses, dort fanden auch regelmäßig Besprechungen mit Kollegen statt. Während Arbeitnehmer beim Gang zur Toilette im Betrieb gegen Unfälle versichert seien, greife der Schutz im Homeoffice allerdings nicht. Die Argumentation des Sozialgerichts: Der Arbeitgeber habe dort keinen Einfluss auf die Sicherheit der Einrichtung.

Aber auch auf Dienstreisen muss genau hingeschaut werden. Denn selbst auf einer Dienstreise sind nur beruflich bedingte Tätigkeiten gesetzlich unfallversichert. Der Gang ins Badezimmer oder ein Sturz im Hotel wegen eines privaten Telefonats sind beispielsweise kein Arbeitsunfall.

Duschen auf Dienstreise zählt ebenfalls nicht

Erst Ende 2018 urteilte das Thüringer Landessozialgericht in Erfurt über einen Arbeitnehmer, der auf Dienstreise im Badezimmer ausgerutscht war und sich das Knie brach (Az.: L 1 U 491/18). Die Richter lehnten seine Klage ab: Duschen während einer Dienstreise sei nicht grundsätzlich von der gesetzlichen Unfallversicherung abgedeckt. Denn: Die gesetzliche Versicherung decke nur Tätigkeiten ab, die in einem sachlichen Zusammenhang mit den eigentlichen Aufgaben in einem Arbeitsverhältnis stehen.

Sturz im Hotelzimmer ist fraglich

Erst vor wenigen Wochen hatte das Hessische Landessozialgericht (LSG) im Fall einer Frau zu entscheiden, die im Sommer 2015 aus beruflichen Gründen an einem Kongress in Lissabon teilnahm (Az. L 3 U 198/17). Im Anschluss an den Kongress wollte die damals 62-jährige, die an einer Polio-Erkrankung leidet, Urlaub in Portugal machen. Um den Mietwagen abholen zu können, wollte sie ein Taxi bestellen. Im Hotelzimmer stürzte sie auf dem Weg vom

Bad zum Telefon und zog sich eine Oberschenkelfraktur zu. Die Berufsgenossenschaft lehnte eine Anerkennung als Arbeitsunfall ab. Der Unfall habe sich im privaten und eigenwirtschaftlichen Lebensbereich ereignet. Die Klägerin verwies hingegen darauf, dass sie ein Taxi zum Flughafen habe rufen wollen. Dies stehe mit der Dienstreise in einem wesentlichen Zusammenhang und sei daher unfallversichert.

Betätigung muss in Beziehung zu beruflicher Aufgabe stehen

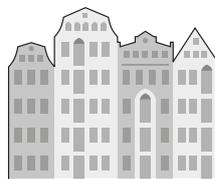
Wie schon die Vorinstanz verneinte nun auch das LSG einen Arbeitsunfall. Zwar seien Beschäftigte auch während einer Dienstreise unfallversichert. Es komme jedoch darauf an, ob die Betätigung im Unfallzeitpunkt eine rechtlich bedeutsame Beziehung zu der betrieblichen Tätigkeit am auswärtigen Dienstort aufweise. Zum Zeitpunkt des Sturzes seien der Kongress und ihr letztes dienstliches Gespräch jedoch bereits seit 20 Stunden beendet gewesen, so



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

das LSG. Die Frau habe sich auch nicht auf der Rückreise zu ihrem Wohnort befunden. Vielmehr habe sie ein Taxi zum Flughafen bestellen wollen, um den Mietwagen für die private Urlaubsreise abzuholen. Die Handlungstendenz bei dem Gang durch das Hotelzimmer zum Telefon sei daher privater Natur gewesen.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



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

Euro-asiatische Köstlichkeiten

Das „Epura“ gilt als eines der besten Restaurants Hamburgs



Das Restaurant gehört zum Hotel Eggers



Vor wenigen Jahren im Bistrostil umgebautes Inneres

Mit Restaurants in Hotels ist das so eine Sache. Meist sind sie kulinarisch nicht so ganz auf der Höhe und eigentlich nur implementiert, um den Raum für die Frühstücksgäste auch den Rest des Tages zu nutzen. Im Hotel Eggers ist das anders. Der Familienbetrieb in Hamburg-Rahlstedt hat vor wenigen Jahren kräftig investiert und das alte Restaurant „Oscar“, das nach dem Firmengründer benannt war, durch das „Epura“ ersetzt. Dies kommt nun nicht nur recht stylisch im Bistrostil daher, sondern glänzt auch mit mediterran-asiatischer Küche. Wobei das „E“ für die Familie Eggers steht, „pura“ für die reinen und exquisiten Zutaten.

Die schlechte Nachricht zuerst. Man sollte schon motorisiert sein, wenn man in die Rahlstedter Straße will. Einzig eine Buslinie quält sich derzeit durch die Dauerbaustelle vor dem Haus. Die gute Nachricht: Neben dem Hotel ist ein großer kostenloser Privatparkplatz, der von einer automatisch öffnenden Schranke abgegrenzt ist.

Wenn es warm genug ist, sollte man unbedingt die schöne neue Terrasse hinterm Haus nutzen, wo man unter weiten Stoffsonnenschirmen Platz nehmen kann. Aber auch das innere hat Stil.

Nun aber zum Besten: das Essen, das eher

fleischlastig ist, dafür mit hervorragenden Beilagen glänzt. Wobei die Preisspanne zwischen 11,90 Euro für den karamellisierten Rohmilch-Ziegenkäse als Vorspeise und 29,90 Euro für das Pfeffersteak mit French Fries und Salat oszilliert. Ein Geheimtipp ist das Tatar mit Ciabatta (13,90 bis 19,90 Euro, je nach Größe). Bei den Hauptspeisen kann man zwischen Sushi und Sashimi und konventionelleren An-



Thunfisch und Lachs

geboten wie Wiener Schnitzel (bis 24,90 Euro) Matjes mit Bratkartoffeln (25,90 Euro) oder Thunfischsteak (24,90 Euro) wählen. Aber mit einer Tandoori Maispouardenbrust mit Süßkartoffeln ist auch etwas Indisches auf der Karte zu finden. Selbst Vegetarier müssen nicht verzweifeln: Trüffelravioli oder Vindaloo Gemüsecurry sollten den größten Hunger stillen.

Egal was man bestellt, alles ist mit sehr



Roastbeef mit Teriyakisalat

viel Liebe angerichtet und schmeckt ganz hervorragend. Die meisten Speisen stehen auch auf der Mittagskarte und sind dort rund fünf Euro günstiger, so dass sich werktags ein Abstecher hierher wirklich lohnt, denn viele Gäste behaupten, das „epura“ sei eins der besten Restaurants Hamburgs.

Text: Nils Knüppel

Epura
Rahlstedter Straße 78
22149 Hamburg
Tel: 040 - 67 57 84 20
info@epura-hamburg.de
www.epura-hamburg.de

Öffnungszeiten:
Mo. – Sa. 13-24 Uhr
sonntags Ruhetag

Der nächste heiße Oscar-Anwärter

„Rocketman“ ist ein hinreißendes Musical über das Leben Elton Johns



Die Mutter staunt



Fall doch einfach auf!



Taron Egerton als Paradiesvogel Elton John



Elton und Freundin



Der Freund sorgt sich

Dexter Fletcher ist nicht nur Schauspieler, sondern auch Regisseur. Während der Produktion des Queen-Films „Bohemian Rhapsody“ wurde bekanntlich Bryan Singer als Regisseur gefeuert und Fletcher, der gerade „Rocketman“ vorbereitete, als Ersatz engagiert. Das Ergebnis ist bekannt: vier Oscars. Nun kommt also Fletchers eigener Film über den Ausnahmekünstler Elton John. Und: Er ist noch viel besser als „Rhapsody“. Es ist nämlich anders als der Vorgänger kein Biopic, sondern ein waschechtes Musical über das Leben des britischen Musikers. Und Hauptdarsteller Taron Edgerton gibt mit seiner Darstellung des Rockstars unmissverständlich seine Bewerbung für die kommenden Oscars ab...

Was tun, wenn man zwar mehr als begabt am Piano und als Songwriter ist, aber nicht nach einem Rockstar aussieht? Und wenn man zu allem Überfluss auch noch schwul ist? Sich selbst neu erfinden! Der schüchterne Reginald Dwight lernt diese Lektion früh in seiner musikalischen Karriere. Die Leute werden nicht bezahlen, um Reg Dwight zu sehen. Eine Kunstfigur muss her. Der Künstlernaam ist schnell gefunden und um als Pianist, der aufgrund seines Instruments statisch ist, aufzufallen, inszeniert

sich der frisch gebackene Star Elton John als Paradiesvogel. Das Problem: Geschäftlich hat der frisch gebackene Star kein gutes Händchen, und außerdem hat er eine ganz ausgeprägte Suchtneigung. Bezüglich aller möglichen Dinge...

Taron Egerton verkörperte für Dexter Fletcher bereits „Eddie the Eagle“, hat also Erfahrungen mit Biografien. Um den Star glaubhaft rüberzubringen, sang Egerton die Klassiker selbst ein, und das ganz vorzüglich. Der Film schert sich hinsichtlich der Songaus-

wahl nicht um die Chronologie ihrer Entstehung. Wenn der noch halbwüchsige Reggie in der Kneipe am Piano sitzt, dann singt er eben „Saturday Nights Alright for Fighting“, auch wenn das Lied erst viele Jahre später entstand. Emotionales Zentrum der Geschichte ist die berührende Freundschaft zwischen dem Exzentriker und seinem Stammtexter Bernie Taupin, die Jahrzehnte überdauerte und in der es niemals Streit gab. Ausstattung, Sound und Schnitt sind auf höchstem Niveau

und es sollte mit dem Teufel zugehen, wenn der Film in der nächsten Award-Season nicht berücksichtigt werden würde. Das Musical ist oft totgesagt worden. Es ist lebendiger den je...

Text: Martin Soyka



Ab sofort zu haben

VTG AG:



Sven Wellbrock (Foto), bisher Geschäftsfeldleiter Rail Europe, wurde als Mitglied des Vorstands zum

Chief Operating Officer Europe & Chief Safety Officer ernannt. Er zeichnet damit verantwortlich für die gesamten Waggonvermiet- und Logistikaktivitäten der VTG in Europa sowie für das Thema Sicherheit. Oksana Jansen, bisher Geschäftsfeldleiterin Rail Russia, wird als Vorstandsmitglied und Chief Operating Officer Eurasia & Far East das Waggonvermietgeschäft in diesen Gebieten verantworten und die Tankcontainer- und Projektlogistikaktivitäten steuern. Zudem liegen in ihrem Ressort die von der VTG erbrachten Dienst-

leistungen entlang der Neuen Seidenstraße. Günter-Friedrich Maas, seit 2014 Vorstand für die Ressorts Logistik und Sicherheit, verlässt das Unternehmen auf eigenen Wunsch, um sich neuen unternehmerischen Herausforderungen zu stellen.

Dubai Ports World Inland:



Kai Hansen ist neuer Senior Commercial Manager für die Logistiksparte des globalen Umschlagkonzerns. Der 52-Jährige soll die Vertriebsaktivitäten in Hamburg weiter ausbauen. Der gelernte Schifffahrtskaufmann war über 15 Jahre im Vertrieb von Contargo tätig, bevor er 2016 in die Alcotrans Container Line wechselte, eine Unterneh-

men der neska-Gruppe. Dort war er zuletzt Geschäftsführer der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH in Duisburg.

Worldwide Flight Services:



Nils Andersen wird neuer Chairman des Direktoriums in dem Pariser Luftfrachtunternehmen und -serviceanbieter. Er soll vor allem die Eingliederung in das Cerberus Capital Management vorantreiben. Andersen verfügt über eine fast 20-jährige Berufserfahrung in internationalen Geschäftsfeldern wie Logistik, Verladung, Öl, Gas und Konsumgüter. So stand er der Carlsberg Brauerei ebenso vor wie A.P. Möller und Akzo Nobel.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

Medienberatung:

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

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Redaktion: Matthias Soyka
(V.i.S.d.P.)
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Martin Soyka

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:

12. November 2019



Erste LNG Ship-to-Ship-Betankung



Brunsbüttel – Im Elbehafen wurde erstmals in Deutschland eine Bebungung von Schiff zu Schiff mit Flüssiggas erfolgreich durchgeführt. Die „Kairos“ versorgte das Frachtschiff „Scheldt River“ mit 300 Kubikmetern LNG. Bislang wurde das zur DEME-Gruppe gehörende Schiff von Lkws aus mit neuem Treibstoff versorgt. Anfang Oktober hat das Unternehmen nun einen Versorgungsvertrag mit der Nauticor GmbH geschlossen, die im Februar die „Kairos“ getauft hatte.

Neue Containerbrücken für Bremerhaven

Bremerhaven – Die MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG hat zwei neue Containerbrücken bestellt. Die neuen Brücken sollen Ende 2020 in Betrieb genommen werden. Die bei Liebherr in Auftrag gegebenen Containerbrücken werden eine Gesamthöhe von 135 Metern, eine Hubhöhe von 51,2 Metern unter dem Spreader und eine Auslage von 73 Metern haben. Damit werden die Brücken in der Lage sein, Containerschiffe mit 25 Containerreihen an Deck ohne Einschränkungen zu bearbeiten. Die Anlieferung der Brücken erfolgt in Einzelteilen im Verlauf des Jahres 2020. Die Montage wird

dann vor Ort geschehen. Mit ihrer Inbetriebnahme Ende 2020 werden sie zwei ältere Brücken aus dem Bestand am MSC Gate Bremerhaven ersetzen.

Fußgängerbrücken nach Berlin geschafft



Berlin – Zwei komplette Fußgängerbrücken wurden von den BigMove-Partnern Gustav Seeland und Hegmann Transit von Hessisch Lichtenau nach Berlin transportiert. Die jeweils 40 Tonnen schweren und 28 Meter langen Bauteile verbinden nun die Firmengebäude eines Medizintechnikherstellers im dritten und fünften Stockwerk miteinander. Auf der rund 400 Kilometer langen Strecke kamen dabei die 4-Achs-Zugmaschinen und die 5-Achs-Telesemis beider BigMove-Partner zum Einsatz. Die Gesamtmaße betragen jeweils rund 35 Meter. In Berlin-Schöneberg wurden die neuen Gebäudeverbindungen dann mit Unterstützung von zwei 160-Tonnen-Teleskopkränen eingehoben und fertig montiert.

Pläne für Vertiefung des Seekanals liegen aus

Rostock – Bis zum 22. Oktober liegen noch die Planfeststellungsunterlagen für die Vertiefung des Seekanals bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt in Kiel aus. Der Bund will rund

100 Millionen Euro in die Vertiefung der rund 15 Kilometer langen Zufahrt investieren, damit künftig Schiffe mit einem Tiefgang von 15 Metern den Hafen sicher anlaufen können. Baubeginn könnte 2021 sein. Die Arbeiten wurden auf zweieinhalb Jahre kalkuliert.

Erster wasserstoff- betriebener Schlepper

Antwerpen – Die Hafengesellschaft hat den Bau eines mit Wasserstoff betriebenen Schleppers in Auftrag gegeben. Die „Hydrotug“ wird von Motoren angetrieben, die sowohl Wasserstoff als auch Diesel verbrauchen können. Dessen Abgase werden durch Katalysatoren und Partikelfilter gereinigt. Die Weltneuheit soll in etwa zwei Jahren im Einsatz sein.

O'zapft ist bei TCO Transcargo



Hamburg – Alle zwei Jahre zeigt TCO-Chef Ingo Zemelka den Bayern, wo der Hammer hängt. Auf der Hohen Schaar nämlich, wenn dort eine der Lagerhallen zu einem Festzelt mit Blasmusik, original Wiesenbier und Schweinshaxe zum hanseatischen Oktoberfest umfunktioniert wird. Über 400 Gäste feierten bis in die Nacht, nachdem der Chef persönlich das erste Fass erfolgreich angestochen hatte.



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

