

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Der Umschlag bricht ein

Die Corona-Krise trifft die Seehäfen nun voll – Bund kennt Szenario seit acht Jahren

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben nun auch die deutschen Seehäfen erreicht. In Hamburg brach der Umschlag an den Terminals im April um 20 bis 25 Prozent ein, in diesem und dem nächsten Monat soll es sogar „katastrophal“ werden, schätzen Experten. Der Verein Hamburger Spediteure beziffert nach einer Umfrage bei den Mitgliedsfirmen den Auftragsrückgang mit 32,5 Prozent beim Export und 36 Prozent im Import. Einzige Ausnahme bilden der Ölimport (die Lagerbestände werden wegen des eingebrochenen Ölpreises aufgefüllt) und Getreideernten, die aus Südamerika eintreffen.

Deshalb werden die meisten Hafenunternehmen ihre Mitarbeiter in Kurzarbeit schicken. Zuerst der Gesamthafenbetrieb, der seine Mitarbeiter zum Abbau von Auftragsspitzen an die Terminals zur Verfügung stellt, danach auch die Terminalbe-



triebe HHLA und EUROGATE. Sie haben einen entsprechenden Rahmentarifvertrag mit dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe abgeschlossen. Demnach werden 60 Prozent der Bezüge von der BfA bereitgestellt und um 20 bis 26 Pro-

zent von den Firmen aufgestockt.

Unterdessen wurde eine Bundestagsdrucksache aus dem Jahr 2012 bekannt, in der eine Corona-Pandemie als Szenario durchgespielt wird. Was dort beschrieben wird, ereignet sich jetzt genauso so. **Seite 6-9**

Bilanz

Die BLG ist mit dem abgelauenen Geschäftsjahr 2019 zufrieden *S.8*

Härtetest

Liebherr hat einen 5.000-Tonnen-Kran auf ein Errichterschiff gehoben. *S.12*

Eingliederung

Ramboll übernimmt die Geschäfte des Rostocker Beratungsunternehmens CPL. *S.14*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

vor einigen Wochen beschäftigten sich noch Verfassungsgerichte damit, ob Schülerinnen oder Studentinnen mit Burkas zum Unterricht erscheinen dürfen. Viele Deutsche waren strikt dagegen. Wo sind wir denn hier?, fragten viele. Und nun vermummten sie sich selbst. Verunsichert von einem Schlingerkurs der Politik und einer zerfahrenen Berichterstattung in den Medien.

Wir sollen Masken in der Öffentlichkeit tragen, obwohl alle Experten sagen, dass sie weitgehend wirkungslos sind, ja sogar schaden können. Das ist in etwa so, also sollten wir alle aus einem Flugzeug springen – mit einem selbst genähten Fallschirm. Würden Sie das tun?

Abstand zu halten ist ok und das derzeit wohl einzig Sinnvolle. Das geht übrigens auch in großen Geschäften. Man muss nur klare Regeln aufstellen.

Daran fehlt es massiv.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



6



8



10

- Bund sagte Corona voraus 4
- Schluss mit dem Masken-Irrsinn 6
- BLG mit 2019 zufrieden 8
- Glimpfliche Sturmfluten 10

Wirtschaft



12



14



16

- Liebherr's Mega-Krankcrachtein 12
- Ramboll schluckt CPL 14
- Mord als Hobby 16

Recht & Geld

Welche Rechte haben Reisende? 18

Essen



20

Cordoba Steak House 20

DVD



21

Knives Out 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

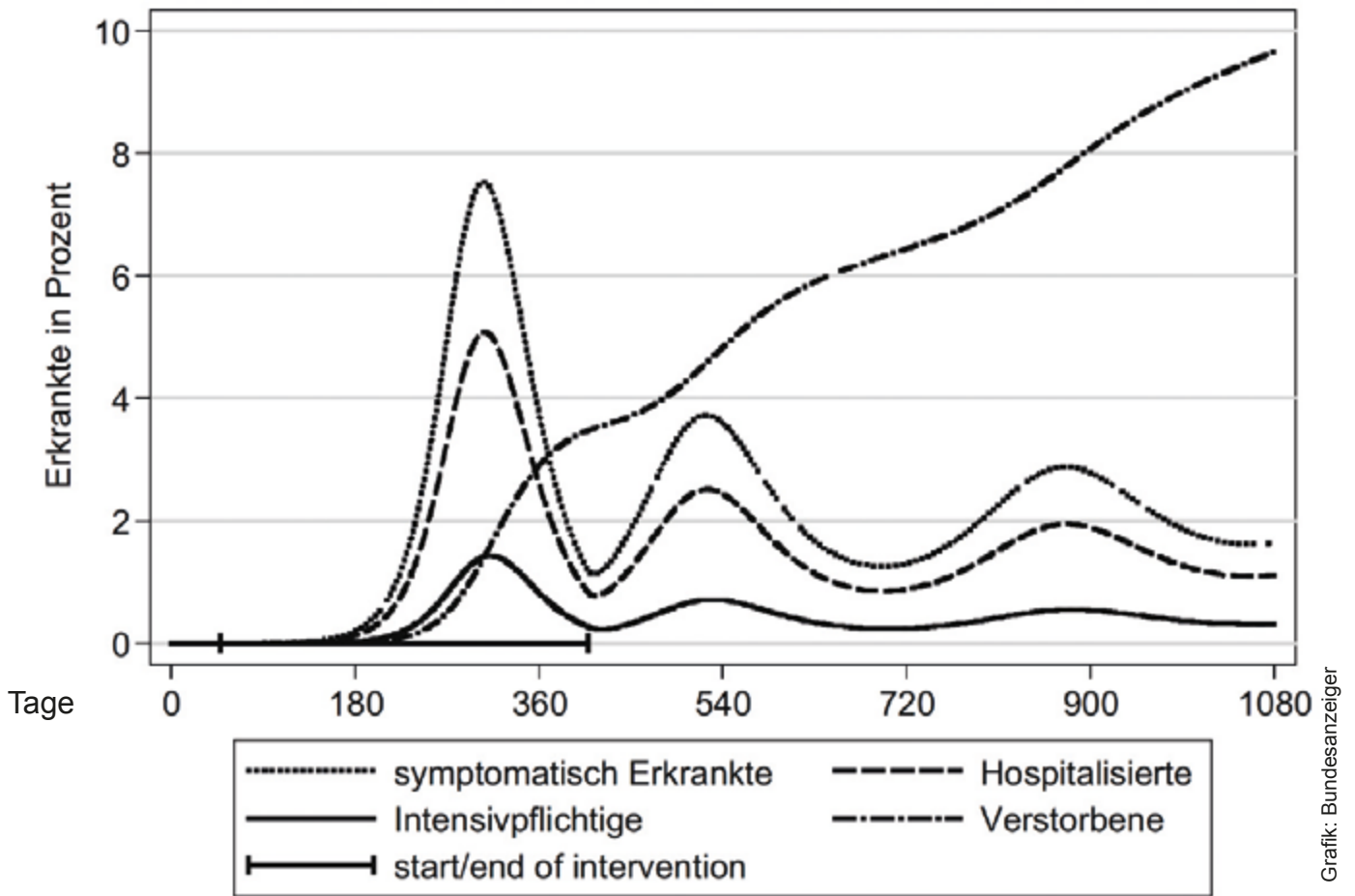
Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

Tel: (+)49 40 75 24 76 0 www.tco-transcargo.de

Regierung sagte Corona voraus

Bundestagsdrucksache von 2012 geht von 7,5 Millionen Toten aus



Grafik: Bundesanzeiger

Eine Berechnung der Bundesregierung bezüglich Corona-Erkrankten und Toten innerhalb von drei Jahren

Während der Lockdown das öffentliche Leben und die Wirtschaft weltweit fast gänzlich zum Erliegen gebracht haben, werden immer mehr kritische Stimmen laut, warum dieses Desaster nicht verhindert wurde. Auf Drängen der europäischen Seehafenbetriebe beispielsweise hat die EU-Kommission bereits am 27. Januar einen Leitfaden verabschiedet, wonach kein Besatzungsmitglied eines aus Asien kommenden Schiffes mehr in Europa an Land gehen darf. Auch die Bundesregierung hätte da schon reagieren können. Was für Folgen eine Corona-Pandemie haben kann, weiß sie spätestens seit 2012.

Damals wurde in der Bundestagsdrucksache 17/12051 ein „Bericht zur Risikoanalyse im Bevölkerungsschutz 2012“ vorgelegt, in dem auch das Robert Koch-Institut und die Weltgesundheitsorganisation zu Wort kommen. Darin wurde ein Szenario entwickelt, in dem ein modifizierter SARS-Virus freigesetzt wird (wie es nun ja geschehen ist). Die Wahrscheinlichkeit wurde auf einmal in 100 oder 1.000 Jahren

bezziffert. Detailliert wird beschrieben, wie das Virus wirkt: Inkubationszeit von drei bis fünf Tagen, dann Symptome wie Lungenveränderungen, Schüttelfrost, Muskelschmerzen. „Der Erreger stammt aus Südostasien, wo der bei Wildtieren vorkommende Erreger auf den Menschen übertragen wurde“, heißt es auf Seite 60 wörtlich. Es wurden nur zwei Personen angenommen, die sich in Asien infiziert

haben und nun in einer süddeutschen Universitätsstadt und einer norddeutschen Großstadt das Virus weiterverbreiten. Sie übertragen das Virus an je drei weitere Personen. Bei „Super Spreadern“, die mehr als zehn Personen anstecken, wäre der Verlauf noch rasanter. In den ersten Wochen liege die Todesrate, wie jetzt bei uns, bei drei Prozent. Bei unter 65-Jährigen gebe es nur rund ein Prozent tödliche Ver-

läufe, bei Älteren liege die Mortalitätsrate dagegen bei 50 Prozent.

Das Papier beschreibt, dass die gesamte Bevölkerung nach drei Jahren einmal mit dem Virus in Kontakt getreten ist. Die Ausbreitung erfolge in drei Wellen, wiederholte, dann nicht mehr so schwere Ansteckungen seien möglich. Sollte es in dieser Zeit keinen Impfstoff geben, rechnen die Experten mit 7,5 Millionen Toten.

In der Drucksache wird als Gegenmaßnahme u.a. die Bereithaltung von ausreichend Schutzkleidung empfohlen. Gelesen hat dies in Berlin offenbar niemand. Denn noch im Februar, lange nachdem die EU die Häfen dicht gemacht hatte, schickte der Bund Gesichtsmasken nach China.

Nun rät das Robert Koch-Institut, die Hygienemaßnahmen möglichst lange durchzuhalten, bis mindes-

tens 60 bis 70 Prozent der Bevölkerung mit dem Virus infiziert seien. Nach derzeitiger Ansteckungsrate von rund 1.500 Personen pro Tag würde das über 100 Jahre dauern.

Durch die Maßnahmen ist die deutsche Wirtschaft in eine tiefe Rezession gestürzt. Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (CDU) beziffert das Minus des Bruttoinlandsprodukts in diesem Jahr auf 6,3 Prozent, das ist deutlich mehr als nach der Bankenkrise 2008/2009. Das Institut für Wirtschaftsforschung (IWF) spricht von der größten Wirtschaftskrise seit 90 Jahren und einem Minus von 7,5 Prozent in der Eurozone.

Ob sich einzelne Branchen wieder erholen werden, ist derzeit völlig unklar. Besonders schwer dürften es die Kreuzfahrtreedereien haben. Die Bundesregierung hat für sie deshalb die Tilgung von Exportkrediten, für

die der Bund in Höhe von 25 Milliarden Euro Garantien abgegeben hat, für ein Jahr ausgesetzt.

Eine ganz andere Haltung zum Umgang mit Corona vertritt der angesehene Hamburger Rechtsmediziner Klaus Püschel. Nach der Obduktion von über 140 Verstorbenen stellte er fest, dass rund 80 Prozent unter Herz-Kreislauf-Erkrankungen litten und bei einem Durchschnittsalter von über 80 Jahren innerhalb der nächsten Zeit auch an einer anderen Krankheit verstorben wären. „Gerade Kinder, Jugendliche, die arbeitende Bevölkerung werden normalerweise diese Krankheit schadlos überstehen.“ Anders sei dies bei in ihrem Immunsystem geschwächten Personen. Er rät zur uneingeschränkten Öffnung der Kitas und Schulen. Die Bevölkerung müsse mit dem Virus leben.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater

DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

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

www.fides-online.de

Praxity
MEMBER
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRMS

Schluss mit dem Masken-Irrsinn!

Die Pflicht, einen Mundschutz zu tragen, ist der falsche Weg



Selbst auf den Straßen tragen Hamburger Passanten derzeit Masken, obwohl sie weitgehend nutzlos sind

Seit dem 27. April bzw. in Schleswig-Holstein seit dem 29. April gilt in allen Bundesländern eine Maskenpflicht für Bürger, die Busse und Bahnen nutzen oder in Geschäften einkaufen wollen. Die Bundesländer unterlaufen damit alle Empfehlungen und Aussagen von Wissenschaftlern und selbst der Bundeskanzlerin, die das Tragen einer Gesichtsmaske lediglich in bestimmten Bereichen empfiehlt. Zu Beginn der Pandemie haben alle Virologen, einschließlich die des Robert Koch-Instituts (RKI), erklärt, dass das Tragen einer Gesichtsmaske keinen wirksamen Schutz vor dem Corona-Virus bietet. „Aber wenn es die Leute beruhigt, sollen sie es tun“, sagte RKI-Chef Prof. Lothar Wieler damals lapidar. Doch nun ist alles anders. Warum?

Wer sich mit dem Verlauf der öffentlichen Stellungnahme von Politikern und Wissenschaftlern genauer befasst, wird feststellen, dass sie in den meisten Punkten einfach nur raten. Wir wissen über das Virus derzeit einfach zu wenig. Selbst was die Übertragung angeht, sind die Aussagen schwammig oder schlicht Ausdruck von galoppierender Ahnungslosigkeit. „Tröpfcheninfektion“ hieß es von Anfang an, sei der Übertragungsweg. Doch was bedeutet das? Viele Bürger sind offenbar der Meinung, dass die Viren sich in winzig kleinen Tröpfchen durch die Luft schwebend bewegen. Und dass

sie deshalb durch eine Maske, sei sie auch noch so provisorisch oder dilettantisch, wenigstens etwas geschützt seien. Bilder aus Asien, wo die Menschen schon vor Corona-Zeiten ob der Luftverschmutzung Masken auf der Straße tragen, scheinen da viele in diesem Irrglauben bestärkt zu haben.

Tröpfchen fallen nach einem Meter auf die Erde

Laut dem RKI schweben die Viren-Tröpfchen nicht minutenlang durch den Raum. Bei Tröpfcheninfektionen, darin ist sich die Fachwelt zumindest einig, haben

selbst kleinste Teilchen unter fünf Mikrometer, die z.B. durch Husten oder Niesen ausgestoßen werden, eine Reichweite von maximal drei Metern, bei dem Corona-Virus sind es wohl weniger als 1,50 Meter. Eine Gesichtsmaske könne das Ausbreiten von ausgehusteten Partikeln auf etwa 20 Zentimeter reduzieren. Insofern helfe eine Maske, dass infizierte Patienten ihre Mitmenschen nicht so leicht infizieren. Mehr aber auch nicht. Das Tragen einer Maske kann indes sogar kontraproduktiv sein, warnte der Präsident des Weltärztebunds, Frank Ulrich Montgomery. Wer eine Maske trage,

werde durch ein trügerisches Sicherheitsgefühl dazu verleitet, den „allein entscheidenden Mindestabstand“ zu vergessen. Auch könnten die Masken bei unsachgemäßem Gebrauch gefährlich werden, warnte er. Im Stoff konzentrierte sich das Virus, beim Abnehmen werde die Gesichtshaut berührt, schneller sei eine Infektion kaum möglich. Er schlug vor, wenn überhaupt, medizinische Gesichtsmasken für alle auszugeben. Solche FFP2-Masken haben eingebaute Filter.

Eigenbau-Masken sind nach 20 Minuten wirkungslos

Doch auch das hat einen Haken. Es gibt schlicht und ergreifend nicht annähernd genug davon. Bei dem allorts zu sehenden Mund-Nasen-Masken Marke Eigenbau ist die Lage noch dramatischer. Sie sind nach 20 Minuten in der Regel restlos wirkungslos, also selbst was das Emittieren von eigenen Partikeln zum Schutz von anderen angeht. Experten, etwa das Institut für Arbeitsschutz der Gesetzlichen Unfallversicherungen, raten dringend, die Masken nach einmaligem Gebrauch zu entsorgen. Rechnet man dies hoch, dann bedeutet dies, dass in Deutschland täglich, wenn jeder Bürger sich auch nur eine Stunde am Tag in der Öffentlichkeit bewegt, 250 Millionen Gesichtsmasken gebraucht werden. Das sind 1 Milliarde in vier Tagen oder knapp 100 Milliarden im Jahr!

Allergiker und Brillenträger sind die Dummen

Was bei dem Maskenhype auch vergessen wird, sind all die Allergiker, die nun bald von allerlei



Frank-Ulrich Montgomery,
Präsident Weltärztebund

Pollenflug heimgesucht werden. Diese Menschen werden von dem Umstehenden mit panisch strafenden Blicken getadelt oder sogar öffentlich hysterisch angepöbelt, nur weil sie einmal geniast haben. Nicht zu vergessen die Brillenträger (übrigens die Mehrheit der Bevölkerung), die nach wenigen Atemzügen kaum noch etwas sieht, weil die Brillengläser beschlagen. Und da sind auch noch die Asthmatiker, die ohnehin schon schlecht genug Luft bekommen. Im Schnitt, so ergaben Untersuchungen, fassen sich der Mensch, allen voran Brillenträger, fünfmal in der Minute ins Gesicht. Durch schlecht sitzende Masken wird dies noch verstärkt. Doch gerade ins Gesicht sollen wir uns in diesen Zeiten nicht fassen.

Die Bundesregierung setzt mit all ihren Maßnahmen auf Zeit. Sie hofft, dass die Wissenschaft einen Impfstoff findet. Doch wann das sein wird, weiß niemand. Und auch nicht, ob das überhaupt je gelingt. Das AIDS-Virus gibt es seit weit über 30 Jahren. Einen



Jens Spahn (CDU),
Bundesgesundheitsminister

Impfstoff dagegen gibt es bis heute nicht. Auch nicht gegen das SARS-1-Virus, das vor knapp 20 Jahren ausbrach. Sollen wir nun jahrelang herumlaufen wie Vermummte bei den Mai-Krawallen oder Bankräuber?

Handy-App von Datenschützern blockiert

Und was tun unsere Politiker? Bundesgesundheitsminister Jens Spahn (CDU) hatte eine App vorgeschlagen, die schon in anderen Ländern zum Einsatz kommt, und den Kontakt von Infizierten nachverfolgbar macht. Man könnte so herausfinden, wie sich die Menschen infizieren. Doch was geschieht? Eine Heerschar von Datenschützern marschiert auf und verteufelt die Idee, weil ja personenbezogene Daten missbraucht werden könnten. Schon knicken unsere es allen rechtmachend wollenden Politiker ein und vergeuden so wertvolle Zeit. Der Schutz von Personendaten ist ja auch wichtiger als Menschenleben...

Text: Matthias Soyka

BLG ist mit 2019 zufrieden

Der Umsatz stieg um 1,5 Prozent, das Ergebnis vor Steuern blieb gleich



Fotos: BLG

Lukratives Nebengeschäft: Am Neustädter Hafen in Bremen werden Stahlkabel verladen

Die BLG LOGISTICS GROUP AG ist mit dem abgelaufenen Geschäftsjahr zufrieden. Mit 1,158 Milliarden Euro erzielte sie ein Umsatzplus von 1,5 Prozent. Das Ergebnis vor Steuern (EBT) lag mit 37,5 Millionen Euro auf Vorjahresniveau. Besonders der größte Geschäftsbereich, die Automobil-Logistik, verbesserte sich um 9,1 Prozent auf knapp 604 Millionen Euro deutlich, das EBT schnellte sogar um 24 Prozent auf 19,3 Millionen Euro hoch.

Insgesamt schlug die BLG 6,3 Millionen Fahrzeuge um und untermauerte damit ihre Position als führender Automobillogistiker in Europa. Dagegen sank der Umsatz in der Kontraktlogistik um 35 Millionen Euro auf 564 Millionen Euro. Jedoch stieg das EBT auch hier um immerhin 2,5 Prozent auf 7,4 Millionen Euro.

Schwieriger war die Lage im Geschäftsbereich Container, der in der BLG-Gruppe durch die Hälfte der Gesellschaftsanteile an EUROGATE repräsentiert

wird. Im Geschäftsjahr 2019 erwirtschaftete die europäische Terminal-Betreibergruppe

ein Jahresüberschuss in Höhe von 45,5 Millionen Euro (2018: 67,3 Millionen Euro),

was einem Rückgang von fast einem Drittel entspricht. Die Umsatzerlöse lagen mit 564,6



Über 600.000 Fahrzeuge schlug die BLG im vergangenen Jahr um



Der JadeWeserPort hat immer noch zu kämpfen

Millionen Euro bei insgesamt leicht rückläufigen Umschlagmengen in Deutschland sechs Prozent unter dem Wert des Vorjahres (2018: 604,0 Millionen Euro). Insgesamt war das Geschäftsjahr von den Auswirkungen der in den Vorjahren erfolgten Konsolidierungswelle innerhalb der Reederei-Allianzen und den damit einhergehenden Veränderungen in den Netzwerken geprägt, erklärte der BLG-Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke.

Er betonte zudem, dass BLG LOGISTICS an den strategischen Zielen wie Digitalisierung und Nachhaltigkeit weiter festhalte. Bis 2030 will der Seehafen- und Logistikdienstleister 30 Prozent der absoluten CO₂-Emissionen im Unternehmen reduzieren. Mit 100-Tage-Projekten, Sechs-Monats-Sprints und mehrjähriger Grundlagenforschung arbeitete der Seehafen- und

Logistikdienstleister an der Implementierung von künstlicher Intelligenz, autonomen Systemen und digitalen Plattformen.

Massive Auswirkungen durch Corona-Krise

Mit Blick auf das laufende Geschäftsjahr 2020 stellte der Vorstandsvorsitzende fest: „Derzeit kann niemand verlässliche Aussagen machen, wie drastisch die Auswirkungen der Corona-Krise sein werden. Die Wirtschaftsforschungsinstitute sagen für das zweite Quartal einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um 9,8 Prozent voraus, das wäre ein doppelt so großer Einbruch wie in der Weltfinanzkrise 2009. In Bezug auf Volumen, Umsatz und Ergebnis werden die Auswirkungen der Corona-Krise in allen Bereichen massiv und gravierend sein. Die Zahlen für 2019 belegen aber: Wir sind



Die Automobillogistik bleibt das Paradesegment

robust und solide aufgestellt und werden auch in stürmischen Zeiten Kurs halten können.“

Dreeke sagte weiter: „BLG LOGISTICS hat im Geschäftsjahr 2019 ein solides Ergebnis erwirtschaftet. Unser Ziel, die Umsatzerlöse

auf konstantem Niveau zu halten, haben wir in Summe mehr als erreicht.“ Mit dieser robusten und solide finanzierten Ausgangsbasis werde es auch gelingen, das extrem schwierige Jahr 2020 zu bewältigen.

Text: Matthias Soyka

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



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



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

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

Glimpfliche Sturmflutseason

Die Herbst- und Winterstürme waren diesmal nicht so stark



Foto: HPA/Kat Gerullis

Der Wasserstand der Elbe im Hamburger Zollhafen war im Februar nur knapp unter den Flutmauern

Endlich auch mal eine gute Nachricht aus der Natur: Die Sturmflutseason verlief an den norddeutschen Küsten weitgehend glimpflich und ohne größere Schäden. Hamburg meldete nur neun Sturmfluten, deutlich weniger als im Durchschnitt. Das Maximum lag 1992/93 bei 14. Dafür kamen diesmal mit dem Sturmtief „Sabine“ zwischen dem 10. und 12. Februar gleich fünf hintereinander. Der höchste Stand betrug 4,91 Meter oder 2,78 Meter über dem mittleren Hochwasser. Damit war der Pegel noch deutlich von seinem Rekord vom 29. Oktober 2017 mit 5,48 Metern entfernt.

Mehrere hohe Hochwasser hintereinander hat es in Hamburg schon häufiger gegeben. Besonders ausgeprägt war dies z.B. im Januar 1990 und Februar 1993 der Fall – mit teilweise deutlich höheren Hochwassern. Die Besonderheit bei „Sabine“ war aber, dass auch die Niedrigwasser von Montag bis Mittwoch jeweils deutlich erhöht waren: Fünfmal hintereinander sank der niedrigste Wert am Pegel St. Pauli nicht unter den normalen Höchstwert. Und das bei gleichzeitig starken Niederschlägen. Dennoch lag die Zahl der Sturmfluten weit unter dem Rekord von 1990. Damals trafen insge-

samt 21 Schlechtwetterfronten die Hansestadt. In anderen Jahren indes traten auch überhaupt keine Sturmfluten auf.

Zehnmal Hochwasseralarm in Brake

Anderorts indes gab es deutlich mehr Sturmfluten, meldet das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH). In Brake beispielsweise waren es zehn. Das langjährige Mittel liegt bei vier bis sechs. Bei allen Sturmflutwarnungen wurden die Hochwasserschutzttore geschlossen. Einmal wurden als zusätzliche Schutz-

maßnahme Dammbalken gesetzt. Es gab keine nennenswerten Schäden im Zuge der Sturmflutseason. Mithilfe des digitalen Notfall-Alarmierungssystems „RapidReach“ konnten notwendige Sicherheitsvorkehrungen rechtzeitig durchgeführt werden.

In Cuxhaven türmte sich das Wasser 18mal um mindestens 1,50 Meter höher als das normale Hochwasser auf. Das sind sieben Sturmfluten mehr als im Jahr davor. Leichte Schäden gab es an dem Holzbauwerk „Alte Liebe“. Zudem entstanden leichte Auskolkungen (Strudellöcher) am Rampenfuß im Deichvorland am Liegeplatz 8.

Der Seehafen Emden meldet elf leichte Sturmfluten und eine schwere Sturmflut. Die schwere Sturmflut kam ebenfalls mit dem Sturmtief „Sabine“ und erreichte eine Höhe von +2,21 Meter. „Als Schutzmaßnahme haben wir alle neun Deichscharte geschlossen“, berichtet Holger Kramer, Leiter des Technisches Service bei NPorts in Emden. „Wir hatten nur kleine Ausspülungen in der Grasböschung am Rysumer Nacken im Bereich der Gaststätte ‚Strandlust‘.“

„Sabine“ löste auch zweimal Alarm im Hafen von Norden aus. Dort erreichte der höchste Pegel 1,95 Meter über dem mittleren Hochwasser.

Im Hafen Wilhelmshaven sind acht Sturmfluten im Alarntagebuch dokumentiert. Auch hier gab es nur kleinere Bagatellschäden, da die Parkplätze am Wangeroogekai, Helgolandkai und Nas-

sauhafen vorsorglich abgesperrt worden waren. Einmal wurde eine Absperrbake in die Jade geweht und ein Rettungsringkasten beschädigt. Von der Baustelle am Wangerooke-/Helgolandkai wurde im Februar eine Holzverschalung beschädigt. Das Holz ist teilweise in die Jade getrieben, von wo es von der Baufirma geborgen werden konnte.

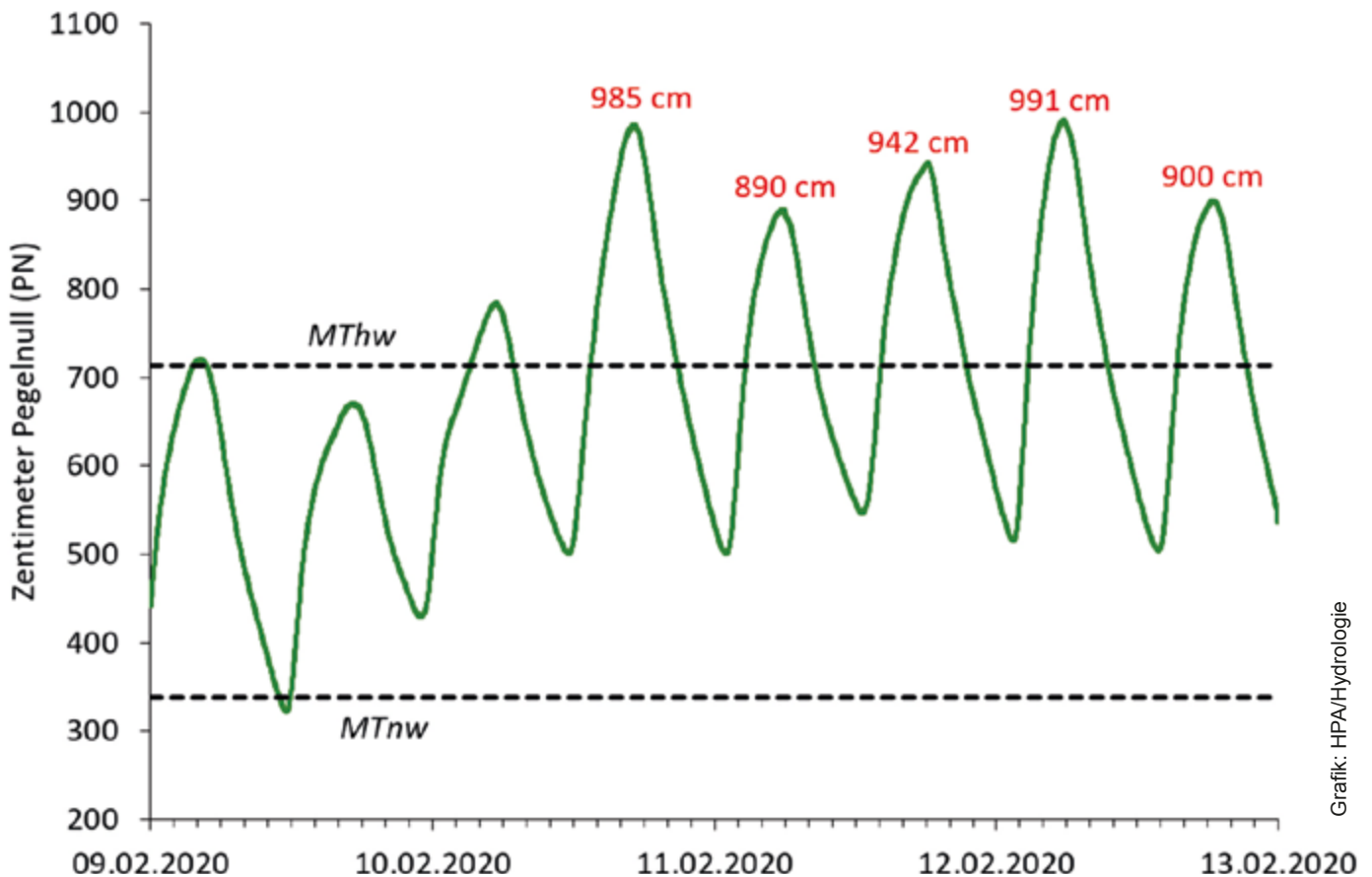
An der Ostsee gab es nur Ende März einmal Hochwasser

An der Ostsee gab es lediglich am 29. März eine Sturmflut mit einem Pegel von +1,20 Meter über Normal. Nennenswerte Schäden gab es in Rostock nicht, berichtet Hafenskapitän Falk Zachau. Sturmfluten sind in der Ostsee eher ungewöhnlich, da es dort keine Ebbe und Flut gibt. Zum Jahresbeginn 2019 hatte es eine

der schwersten Sturmfluten seit 100 Jahren gegeben. Anfang Dezember kam es dagegen zu einer gegenteiligen Situation, als starke Südwinde das Ostseewasser in Richtung Skandinavien gedrückt und so ein extremes Niedrigwasser verursacht hatten. „Es ist in der Ostsee eine Art Badewanneneneffekt, bei dem das Wasser von einem Rand zum anderen schwappt.“ Ein Phänomen, das nach wenigen Stunden wieder vorbei ist.

An der Nordsee indes kommt es zu Sturmfluten, wenn drei Faktoren zusammentreffen: Starke west- bis nordwestliche Winde über der Deutschen Bucht, die das Wasser an die Küsten drücken und dies wenige Stunden vor oder mit Einsetzen des Hochwassers sowie ein Ansteigen des mittleren Hochwasser um über 1,50 Meter.

Text: Matthias Soyka



Grafik: HPA/Hydrologie

Das Sturmtief „Sabine“ führte in Hamburg Mitte Februar fünfmal hintereinander zu deutlich erhöhten Pegeln

Mega-Kran kracht ein

Bei Liebherr-Rostock ging der Probelauf gründlich schief



Fotos: Liebherr

Hier war die Welt noch in Ordnung: Der faltbare A-Bock wurde an Bord des Errichterschiffes gehoben

Der Kranbauer Liebherr hat momentan kein Glück mit seinen Kränen in Rostock. Erst rutschten Anfang Februar zwei 400-Tonnen-Kräne beim Verladen von einem Spezialschiff in das Rostocker Hafenbecken, als das Schiff plötzlich Schlagseite bekam. Nun krachte auf dem Errichterschiff „Orion“ ein 5.000-Tonnen-Kran beim Probelauf zusammen und verletzte zwölf Mitarbeiter, einen davon schwerer. Warum der Ausleger plötzlich abknickte, ist bislang unklar.

Mehrere Wochen lang waren die Einzelteile des Krans aus der Konstruktionshalle im Rostocker Hafen an Bord der „Orion“ gehoben worden: Maschinenhaus, Drehbühne, A-Block und

Ausleger. Alles gewaltige Elemente, die den HLC 295000 am Ende in die Lage versetzen sollten, bis zu 5.000 Tonnen bei einer Ausladung von 35 Metern zu heben. Mit wachsender Ausladung

sinkt freilich ob der Hebelkräfte die Hebefähigkeit. Bei 70 Metern sind es aber immer noch 1.500 Tonnen, bei der Maximalausladung von 151 Metern noch stolze 200 Tonnen. Die maximale Hubhöhe

beträgt 175 Meter. Bewerkstelligt wird das alles von 13 Schleppwinden und einem Antrieb der über zehn Blöcke je 800 kW leistet. Dabei wird die „Orion“ mit Dual-Fuel-Motoren, also



Der 5.000-Tonnen-Krans nach der Montage



Das Kernstück ist das Maschinenhaus



Fotos: Youtube

Da waren sie noch stolz: Liebherr-Crew vorm Kran

Hier kracht der Koloss zusammen

auch mit LNG, angetrieben.

die Staatsanwaltschaft, was schief lief.

Die Rostocker betreten hier angesichts der Größe technisches Neuland. Dennoch klappte die Montage problemlos. „Wir blicken mit vollem Stolz auf den ersten Kran dieser Dimension, der in unserem Werk entwickelt, gefertigt und direkt an der Kaikante installiert wurde“, sagte Leopold Berthold, Geschäftsführer von Liebherr Rostock kurz darauf. „Nur durch die Einsatzbereitschaft und die jahrelange Erfahrung der beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verliefen die anspruchsvollen Montageprozesse so reibungslos.“

Für Liebherr Rostock kommt der Unfall zur Unzeit. Mit dem neuen Schwerlastkran wollte sich Liebherr in Rostock einen Namen machen. Die Erweiterung des Schwerlastkranprogramms sei nicht zuletzt aufgrund der Energiewende fest in der Liebherr-Strategie verankert, hieß es aus dem Unternehmen. Es würden deutlich mehr und größer dimensionierte Offshore-Windkraftanlagen gebaut, um eine nachhaltige Energieversorgung für heutige und zukünftige Generationen zu gewährleisten. Für den Bau dieser modernen Windkraftanlagen sei die einzigartige Hubhöhe des HLC mit bis zu 175 Metern ein entscheidender Faktor. Hinzu komme der Trend zum Rückbau ausgedienter Offshore-Öl- und Gas-Förderanlagen, bei denen große und schwere Teile auf offener See demontiert werden müssten.

Text: Matthias Soyka

Nun ermittelt der Staatsanwalt

Doch am Nachmittag des 2. Mai nun das: Der Ausleger knickte während eines Probelaufs ab und krachte innerhalb von weniger Sekunden aufs Deck der „Orion“. Nun ermittelt



Oberhalb des A-Blocks knickt der Ausleger ab



Teile fliegen in alle Richtungen, verletzen Arbeiter



Nach acht Sekunden hängt der Ausleger runter

Aus CPL wird Ramboll

Der dänische Beratungskonzern übernimmt die Geschäfte des Rostocker Unternehmens



Auch für Brunsbüttel Ports hat CPL viel beachtete Gutachten erstellt

Innerhalb der Beratung von maritimen Unternehmen gibt es eine weitreichende Veränderung. Die dänische Ramboll-Gruppe übernimmt die Geschäfte der CPL Competence in Ports and Logistics GmbH. Diese hatte sich seit 2011 einen Namen gerade bei den norddeutschen See- und Binnenhäfen gemacht. Die zwölf Mitarbeiter, die in Lübeck, Rostock und Klaipeda sitzen, werden alle übernommen.

CPL hatte sich aus der Beratungsgesellschaft ISL-Baltic Consult entwickelt, einem Gemeinschaftsunternehmen der Lübecker Hafen-Gesellschaft, des Seehafens Kiel, der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock sowie des Bremer Instituts für Seeverkehrswesen und Logistik ISL und ist auf die Bereiche Seeverkehr und Hafenlogistik, volkswirtschaftliche Fragestellungen, den Bereich Fördermittel und die Projektsteuerung spezialisiert. Das Leistungsportfolio umfasst die Hafen- und Terminalplanung, regional-ökonomische Analysen, Akquisition von Fördermitteln, die Optimierung von Logistikketten, Projektmanagement und Strategieberatung.

So war fast jeder große Hafen Kunde von CPL. Die Beratungsgesellschaft erarbeitete für Brunsbüttel Ports in einer Studie beispielsweise die

wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens für die Region und das Land Schleswig-Holstein heraus oder ent-

wickelte Perspektivpapiere für die Häfen Cuxhaven und Stade. In Rostock prüften die CPL-Berater die Verlegung



Nils Heine,
Geschäftsführer CPL



Heiko Wenzel,
Geschäftsführer CPL

des Fährbeckens auf die Mittelmole Warnemünde und die regionalökonomischen Effekte des Seehafens. Für Lübeck erarbeitete CPL maßgeblich den Hafenentwicklungsplan und unterstützte die dortige Port Authority beim öffentlichen Beteiligungsverfahren, in Emden war CPL sogar wesentlich an der Ausarbeitung des HEPs beteiligt. Aber auch eine Bedarfsanalyse für eine Slipanlage im Büsumer Hafen zählte zu den Aufträgen.

Auch außerhalb Deutschlands ist CPL laufend tätig. In Klaipeda begleitete sie beispielsweise die Terminalentwicklung für den größten privaten Umschlagbetrieb. Für die Verkehrsbehörden der Länder Dänemark, Schweden, Finnland und Norwegen begleitet CPL seit zehn Jahren deren verkehrstelematische Programme auf EU-Ebene.

Viele Häfen suchten bei CPL auch Hilfe, um Fördergelder aus dem IHA-TEC-Programm zu erhalten. Sowohl Infrastruktureigentümer als auch Ter-

minalbetreiber vertrauten auf die Kompetenz von CPL bei der Vergabe von Betreiberkonzessionen. Andere Themen waren die wirtschaftliche Auswirkung des Fehmarnbelttunnels oder die wirtschaftlichen Potenziale alternativer Kraftstoffe wie Methanol oder LNG.

Gerade ist das Unternehmen dabei, für die Hamburg Port Authority eine Umschlagprognose für den Container- und Massengutbereich zu erstellen. Zentrales Anliegen von CPL ist dabei aber, stets jedes Verkehrsmittel mit einzubeziehen. Daraus entstanden ganze Korridoranalysen. Aber auch bei der Terminalplanung entwickelte CPL Konzepte für das Layout und die weitere Entwicklung bis hin zu 3D-Visualisierungen von Verkehrssituationen.

Mit Ramboll hat CPL bereits bei vielen Projekten erfolgreich zusammengearbeitet. Etwa beim Masterplan Cruise Hamburg im Rahmen einer Konzeptstudie für ein Kreuzfahrter-

minal der Zukunft. Nun haben sich die Geschäftsführer Heiko Wenzel und Nils Heine entschieden, in der Ramboll-Gruppe aufzugehen. Sie begründen dies damit, dass sie sich „fachlich breiter aufstellen“ und ihr Augenmerk noch mehr als bislang auf die internationalen Märkte richten wollen. „Vor diesem Hintergrund begann die Suche nach einem strategischen Partner für die weitere Expansion.“ Sowohl die Dienstleistungen als auch die Geschäfts- und Unternehmenskultur ergänzten sich hervorragend. CPL gehe bei Ramboll in dem neu geschaffenen Bereich „Strategische Hafenplanung und Logistikberatung“ auf. Heine und Wenzel betonen, dass es für die bisherigen Kunden keine spürbare Veränderung geben werde. Die Ansprechpartner blieben die Gleichen. Noch laufende Projekte seien von der Übernahme nicht gefährdet. Sie liefen weiter wie bisher.

Text: Matthias Soyka

JETZT IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:

OSTSEEGRUFT

DER NEUE KRIMI VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT



**Spiegel-Bestseller
Platz 1!**



Eine Freundin der Kommissarin Pia Korittki ist tot. Alles deutet auf einen Unfall hin. Bei der Beerdigung indes behauptet ein Unbekannter, es sei Mord gewesen. Kurz darauf wird unter dem Elternhaus der Freundin eine mumifizierte Leiche gefunden...

Auch als E-Book oder Hörbuch-DVD zu haben

www.luebbe.de

Nach dem Umschlag kommt die Untat

Der CPL-Geschäftsführer Jobst Schlenstedt verfasst nebenbei Kriminalromane



Fotos: privat

Jobst Schlenstedt ist im Hauptberuf Unternehmensberater für große Hafenbetriebe

Viele Leute wissen mit ihrer Freizeit nicht so recht etwas anzufangen. Das merkt so mancher nun schmerzhaft während der Corona-Krise. Bei Jobst Schlenstedt indes ist dies ganz anders. Im normalen Leben ist er einer der Geschäftsführer des Unternehmens Competence in Ports und Logistics (CPL), das vornehmlich norddeutsche Seehäfen aber auch Binnenhäfen berät. Doch abseits davon schreibt der 43-Jährige Krimis und Reiseführer.

20 Bücher hat der gebürtige Ostwestfale in 15 Jahren produziert. Die Idee kam ihm nach einem Kneipenzug mit einem Freund durch die Lübecker Altstadt. In zunehmender Bierlaune erinnerte er sich an seine jungen Jahre, wie er mit 18 einen Science Fiction-Roman verzapfte, bevor ihn das Wirtschaftsgeografiestudium auf den Boden der Realität zurückholte. Hier, in den dunklen Gassen der Lübecker Altstadt, wäre ein guter Schauplatz für einen Krimi, dachte er damals. Drei Stunden später war der Plot für seinen ersten Fall im Groben fertig. Doch nach der Euphorie der

Fertigstellung des ersten Buches folgte schnell die Ernüchterung. Kein Verlag wollte das Werk drucken. Also ließ es Schlenstedt ebenso wie seinen zweiten Fall selbst auflegen. Seit dem dritten Buch läuft es aber deutlich besser. Der Kölner Emons Verlag hat das Manuskript gekauft und veröffentlicht.

Von 21 Uhr bis Mitternacht
wird geschrieben

Unternehmensberatung und Romanschreiben – wie passt das zusammen? „Ich schreibe fast jeden Abend zwischen 21 Uhr und

Mitternacht“, berichtet Schlenstedt. Dabei macht er sich die neuen Techniken zu nutze, wie die Notizen-App seines Handys, die das gesprochene Wort in digitale Schrift umwandelt. Einmal kurz umkopiert in eine Word-Datei, und der Text ist im PC und muss nur noch eingehend bearbeitet werden. Bevor Schlenstedt 2014 bei CPL anfang, war er sechs Jahre bei einer HHLA-Tochter beschäftigt, musste also jeden Tag von Lübeck nach Hamburg über die Autobahn fahren. Auch da hat er im Stau bereits die Diktierfunktion genutzt. „Wenn man im Stau steht, kom-

men einem allerhand Ideen“, sagt er. Seine Frau Alexandra und die beiden Kinder (zehn und acht) haben gelernt, mit der Schreibwut des Vaters zu leben. Bis zu zwei Bücher produziert er im Jahr. Wenn er sich dem Ende nähert, ist er ganz in seinem Element. Ablenkung ist da hinderlich. „Die Familie respektiert das mittlerweile, dass ich zwei, drei Wochen vor Abgabe nicht mehr gut ansprechbar bin“, beschreibt er die heiße Phase, die wie für die meisten Autoren auch eine Qual sei.

Inspiziert von Mankells
Kurt Wallander

Die meisten Geschichten ranken sich um den Kriminalhauptkommissar Birger Andresen, der immer neue Fälle aufzuklären hat. Inspiriert von Henning Mankell, dessen Kurt Wallander-Romane Schlennstedt als junger Erwachsener verschlungen hat. Immer wieder lässt er dabei sein berufliches Wissen um die Schifffahrt und Logistik mit einflie-

ßen. Am brisantesten war wohl der Roman „Lübeck im Visier“, der an den Untergang der „Estonia“ im Jahre 1994 angelehnt ist. Hier geht es um eine Fähre, die auf der Fahrt von Travemünde nach Klaipeda in der Ostsee sinkt und womöglich Atommüll an Bord hatte. Umweltschützer mutmaßen seit langem, dass kurz nach dem Zusammenbruch des Warschauer Pakts von den Russen radioaktives Material vor Schweden im Meer versenkt worden ist. Warum damals auf der „Estonia“ mitten in der eiskalten Ostsee sich wirklich die Bugklappe öffnete und abgerissen wurde und über 850 Passagiere sterben mussten, ist bis heute nicht abschließend geklärt. Taucher der Meyer Werft, die die Fähre einst gebaut hatte, sollen zwei nicht explodierte Sprengstoff-Pakete unweit der Bugklappe gefunden haben. Grund genug für Schlennstedt eine fiktive Geschichte zu ersinnen, die nah an der Realität sein könnte. „Die Verstrickung von Politik und Wirtschaft hat mich

immer schon sehr interessiert“, fasst er zusammen.

Sein neuestes Buch wird ihn noch weiter in den Norden führen. Es soll in Malmö spielen und einmal nicht Birger Andresen als Protagonisten haben. „Es war einmal Zeit für etwas Neues“, erzählt Schlennstedt. Er habe noch so viele Ideen. Nicht alle passten da nach Lübeck.

Mit der Gattin produziert
er Reiseführer

Unterdessen ist auch Schlennstedts Frau von dem Autorenvirus infiziert. Gemeinsam mit ihrem Mann schreibt sie Reiseführer wie „111 Orte in Lübeck, die man gesehen haben muss.“ Über 150.000 seiner Bücher wurden bislang verkauft. „Aus dem Hobby ist längst ein Nebenjob geworden“, sagt er nicht ohne Stolz. Leben freilich kann man davon noch nicht, auch wenn Schlennstedt auf Lesungen im norddeutschen Raum ein immer gern gesehener Gast ist.

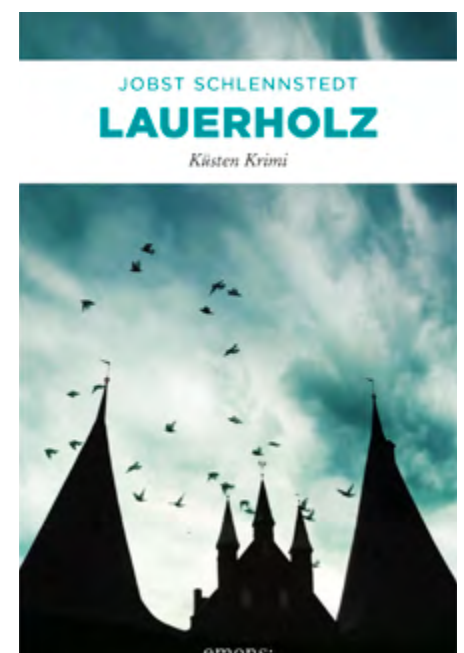
Text: Matthias Soyka



Atommüll in der Ostsee?



Einer der Reiseführer



Warum starben zwei Teenager?

Welche Rechte haben nun Reisende?

Millionen Urlaube mussten ausfallen: Bekomme ich meine Vorauszahlung zurück?

Viele Urlaubsträume sind durch das Corona-Virus geplatzt. Seit im März die Infektionen auch Europa in immer stärkerem Maße erfassten, wurden erst einzelne Regionen, dann ganze Länder abgeriegelt, Pauschalreisen abgesagt, Flüge annulliert, Urlauber vorzeitig nach Hause gebracht. Das Auswärtige Amt warnt vor jeglichen Reisen ins Ausland bis 14. Juni – mindestens. Doch neben durchkreuzten Urlaubsplänen geht es vor allem um viel Geld. Welche Rechte haben Kunden, deren Reise oder Flug storniert wurde? Die wichtigsten Fragen und Antworten im Überblick.

Die Pauschalreise wurde wegen der Corona-Pandemie abgesagt, war aber längst bezahlt. Was ist mit dem Geld?

Die Rechtslage ist klar: Wenn die Reise vom Veranstalter abgesagt wird, bekommt der Urlauber sein Geld zurück – und zwar binnen 14 Tagen. Dennoch verweigern immer mehr Reiseanbieter Rückzahlungen und geben stattdessen Gutscheine aus. Eine gesetzliche Grundlage hierfür besteht derzeit nicht. Damit die Reiseunternehmer durch ihre Rückzahlungsverpflichtungen nicht in Schieflage geraten, macht sich die Bundesregierung zurzeit für ein Modell „Gutschein statt Geld“ stark. Da es sich aber um eine europäische Richtlinie handelt, muss auf europäischer Ebene entschieden werden. Die EU-Kommission lehnt dieses Modell bisher ab und bevorzugt, die Verbraucher zur Annahme von Gutscheinen zu ermutigen, nicht aber sie zu verpflichten. Noch gilt also die Pflicht zur Rückzahlung, sofern der Kunde keinen Gutschein möchte, Kunden müssen daher auch nicht abwarten, sondern können gegenüber dem Veranstalter oder der Fluggesellschaft auf der Rückzahlung bestehen.

Was gilt bei annullierten Flügen?

Hier ist es ähnlich, nur muss hier das Geld schon innerhalb von sieben Ta-

gen erstattet werden. Die EU-Fluggastrechteverordnung gilt für Flüge innerhalb der EU sowie aus der EU in ein Nicht-EU-Land unabhängig vom Sitz der Airline, bei Flügen aus einem Nicht-EU-Land in die EU sind nur EU-Airlines in der Pflicht. Bei einem in Deutschland gebuchten Hin- und Rückflug könnten sich Reisende ebenfalls auf diese Regelungen berufen, auch wenn die Fluggesellschaft ihren Sitz außerhalb der EU hat. Wenn allerdings ein Flugticket von z.B. Neuseeland nach Deutschland in Neuseeland gebucht wurde und der Flug dann annulliert wird, gilt das Zivilrecht des jeweiligen Landes. Zu zahlen sind dabei auch Zusatzkosten im Zusammenhang mit annullierten Flügen, etwa wenn das Ticket für den Ersatzflug teurer war oder wenn es erst drei Tage später nach Hause geht. Allerdings dürfen sich Reisende nicht auf die Schnelle eigenmächtig einen neuen Flug suchen, sondern müssen der Fluggesellschaft zumindest die Chance geben, das Problem zu lösen. Nur wenn man nachweisen kann, dass man mehrfach mit Fristen dazu aufgefordert hat und nichts passiert ist, ist der Weg frei, sich selbst zu helfen. Und auch hier gilt: Gutscheine statt Rückerstattung müssen Reisende nicht akzeptieren.

Wer soll die Gutscheine bekommen?

Nach dem Willen der Bundesregierung könnte eine staatlich geregelte

Gutschein-Lösung im Detail folgendermaßen aussehen: Ein Gutschein soll für Pauschalreisen und Flüge ausgestellt werden können, die vor dem 8. März 2020 gebucht und wegen der Corona-Pandemie abgesagt wurden. Der Gutschein soll bis zum 31. Dezember 2021 gültig sein. Wurde er bis dahin nicht eingelöst, muss der Wert erstattet werden.

Bei Pauschalreisen soll der Gutschein gegen eine Insolvenz des Reiseveranstalters abgesichert werden. Das ist ein wichtiges Detail, denn mit Firmenpleiten muss angesichts der massiven Einbrüche im Reisegeschäft gerechnet werden. Und die Versicherungssummen, das hat die Thomas-Cook-Pleite gezeigt, sind für große Ausfälle ohnehin zu niedrig angesetzt. Pauschalreisende wären damit deutlich besser abgesichert als Flugreisende: Für Gutscheine, die von Airlines ausgestellt werden, ist keine Insolvenzabsicherung vorgesehen – analog zu den jetzt schon bestehenden Regelungen. Wenn eine Fluggesellschaft pleite geht, ist das Geld für schon gebuchte Flüge weg. Und ein Gutschein wäre dann ebenfalls nur noch ein wertloses Stück Papier. Eine Härtefallklausel soll dafür sorgen, dass Kunden, für die ein Gutschein aufgrund ihrer finanziellen Situation unzumutbar wäre, die Erstattung ausbezahlt bekommen. Welche Kriterien dafür gelten sollen, ist noch nicht bekannt.

Welche Risiken haben Reisende, wenn sie Gutscheine akzeptieren?

Kunden können sich auch jetzt schon für Gutscheine entscheiden – weil sie ohnehin bald wieder fliegen wollen, weil sie immer schon mit dem Veranstalter gereist sind oder weil sie einem Hotelier in der Krise beistehen möchten. Doch bedenken müssen sie: Für alle Gutscheine, die jetzt schon ausgestellt werden, gibt es keine Insolvenzabsicherung. Gehen der Veranstalter oder der Hotelier pleite, ist der Voucher wertlos. Ungewiss ist auch, ob dessen Wert in einigen Monaten noch für eine vergleichbare Reise reicht: Vielleicht war der Flug ein besonderes Schnäppchen, das es so zu einem späteren Zeitpunkt nicht wieder gibt. Auch mögliche Befristungen gilt es, sehr genau zu prüfen. Derzeit ist ungewiss, wann überhaupt wieder gereist werden kann. Das Gutscheinmodell der Bundesregierung sieht zwar für Pauschalreisen eine Insolvenzabsicherung vor, kritisiert wird dennoch, dass dies in Wirklichkeit Zwangskredite der Verbraucher an die Unternehmen seien, für die sie nicht mal Zinsen erhalten. Auch die geplante Härtefallregelung steht in der Kritik, da sie Verbraucher in eine Situation bringen kann, in der sie möglicherweise gegenüber Unternehmen persönliche Notstände belegen müssen, um doch Geld statt eines Gutscheins zu erhalten.

Wie sollten Reisekunden ihre Ansprüche geltend machen?

Ansprechpartner für Erstattungs-forderungen sind bei Flugreisen die Airlines, bei Pauschalreisen der Reiseveranstalter. Auch wenn Flug und Unterkunft einzeln ausgesucht, aber dann doch bei einem Anbieter gebucht wurden, kann es sich um eine Pauschalreise handeln. Ein Indiz da-

für ist ein Sicherungsschein, der mit der Buchung ausgestellt wurde. Ob auch Internet-Urlaubsportale für ausgefallene Reisen einstehen müssen, ist umstritten. Daher ist es nicht ratsam, mit dem Portal darüber zu streiten, ob es Vermittler oder Veranstalter ist. Hier sollte man sich immer an den Leistungserbringer wenden, der den Reisepreis erhalten hat. Dabei sollte der Kunde am besten schriftlich per Einwurfeinschreiben eine 14-tägige Frist zur Rückzahlung des Reisepreises setzen und mit rechtlichen Schritten drohen. Nach Ablauf der Frist können Betroffene sofort Zahlungsklage erheben. Verweigert eine Fluggesellschaft die Zahlung, können sich Reisende außerdem an die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr wenden.

Welche Rechte haben Individualreisende?

Wer nicht pauschal reist, hat neben seinem Flug oft auch schon das Hotel oder die Ferienwohnung reserviert, vielleicht einen Mietwagen gebucht. Erstattungsansprüche hängen davon ab, nach welchem Recht der Vertrag geschlossen wurde. Nach deutschem Recht muss das Geld zurückgezahlt werden, wenn das Ziel aufgrund der Reisebeschränkungen nicht mehr erreichbar oder der Aufenthalt dort nicht mehr möglich ist – das ist in Deutschland derzeit im ganzen Land der Fall: Übernachtungsangebote im Inland dürfen ausdrücklich nicht zu touristischen Zwecken genutzt werden. Auch bei Hotels im Ausland, die auf der Basis deutschen Rechts gebucht wurden, darf der Vertrag storniert und das Geld zurückverlangt werden: Schließlich machen geschlossene Grenzen das Reisen unmöglich, zumal gilt bis mindestens 14. Juni eine weltweite Reisewarnung des Auswärtigen Amts. Wer allerdings direkt beim Hotelier in



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Italien oder beim Ferienhausbesitzer in Dänemark sein Osterferienquartier reserviert hat, muss sich mit dem Recht des jeweiligen Landes auseinandersetzen. Möglicherweise lässt sich mit dem Vermieter eine individuelle Lösung finden, zum Beispiel die Verschiebung des Urlaubs.

Wie sieht es bei der Bahn und bei Fernbussen aus?

Bei der Bahn können Tickets für einen späteren Zeitpunkt aufgehoben oder zurückgegeben werden. Die Corona-Regeln gelten für alle Fahrkarten, die bis zum 13. März für Reisetage bis 30. April gekauft wurden. Sie können entweder flexibel bis 30. Juni eingesetzt oder zurückgegeben werden. Die Zugbindung ist aufgehoben. Der Fernbusanbieter FlixBus hat sämtliche nationalen sowie grenzüberschreitenden Fahrten bis auf weiteres ausgesetzt. Kunden erhalten einen Gutschein.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Gegrilltes außer Haus

Das „Cordoba Steak House“ verkauft derzeit bis 20 Uhr Speisen zum Mitnehmen



Gepflegter Altbau mit Parkplatz nebenan



Einladende Terrasse mit Essensausgabe

Während der üblen Corona-Zeit haben die meisten Lokale komplett geschlossen. Wer trotzdem nicht selber kochen mag und keine Lust mehr auf Outdoor-Fastfood hat, muss sich eine der wenigen Lokalitäten suchen, die wacker auch außer Haus Essen anbieten. Das „Cordoba Steak House“ in Hamburg-Bramfeld ist eine dieser bewundernswerten Gaststätten, die bis 16 Uhr für 8,50 Euro einen Mittagstisch und bis 20 Uhr eine reduzierte Tageskarte anbieten. Wer kommt, wird freudig begrüßt und bekommt eine Flasche Rotwein als Dankeschön on top.

Wenn man sich dem schmucken Altbau nähert, denkt man bereits, dass es Jammer schade ist, dass man hier derzeit nicht sitzen kann. Denn im Freien lädt eine große Terrasse mit diversen Palmen umsäumt zum Verweilen ein. Das Parken ist überhaupt kein Problem, da nebenan ein hauseigener Parkplatz ist. Wer mit ÖPNV kommt hat es ebenfalls gut: Die Bushaltestelle ist direkt vor der Tür.

Zu ordern gibt es tagsüber vier Gerichte: Steakteller mit Ofenkartoffel, Sour Cream und Steakbrot, gefüllte Paprika, Seelachs mit Spinat und Kartoffeln oder mit Schafskäse gefülltes Hacksteak. Letzteres ist

als Mitnahmegemisch am ehesten zu empfehlen, zumal das Fleisch einen feinen leicht rauchigen Geschmack hat und selbst nach einer Viertelstunde noch schön saftig ist.

Wer abends kommt, kann aus diversen Steakvariationen wählen. Angefangen vom Putensteak (12,80 Euro), dem kleinen Hufsteak (15,70 Euro) und Rumpsteak (16,70 Euro), über die jeweils 50 Gramm schwereren Varianten über das



Steakteller

ebenso dimensionierte Filetsteak (24,40 Euro) bis hin zum Pfeffersteak (20,50 Euro), Filet Mignon (20,90 Euro) oder Lammsteak (18,40 Euro). Zu allem gibt es einen Salat, Kräuterbutter, Cordoba Brot und wahlweise Pommes frites oder Folienkartoffel.

Steaks zum Mitnehmen sind natürlich so eine Sache. Man sollte also nicht allzu weit mit den üppig verpackten Speisen fahren. Das Es-



Lachs mit Spinat

sen gibt es bei schönem Wetter vor dem Eingang ausgehändigt. Der Ober ist überaus freundlich und überschlägt sich fast vor Begeisterung, einen Kunden bedienen zu dürfen.

Wer einmal da war, wird sicher auch zu dem Schluss kommen, diesem Haus noch einmal einen Besuch abzustatten – in besseren Zeiten.

Text: Nils Knüppel

Cordoba Steak House
Bramfelder Dorfplatz 3
22179 Hamburg
Tel: 040 - 55 00 17 55
www.cordoba-house.de
bramfeld@cordoba-house.de

Mitnahmezeiten:
täglich 11.- 20 Uhr

Agatha Christie lässt grüßen

In „Knives Out“ zücken Hollywood-Stars gegen das Familienoberhaupt das Messer



Schwiegertochter murr



Benoit und Marta



Der Schein trügt: Keiner mag Opa



Genervter Enkel



007 hat was entdeckt

Es müssen nicht immer Blockbuster sein, sagten sich wohl Daniel Craig (James Bond), Chris Evans (Captain America) und Regisseur Rian Johnson (Star Wars – Die letzten Jedi), als sie „Knives Out“ drehten. Der Film, dessen Story auch aus Johnsons Feder stammt, kommt ohne jede Special Effects aus und ist trotzdem ein höchst unterhaltsames Verwirrspiel um das Ableben des Familienpatriachs Harlan Thombey (Christoffer Plummer), der in der Nacht nach seinem 85. Geburtstag das Zeitliche segnet. Ein Hauch von Agatha Christie.

Die Polizei geht von Selbstmord aus, obwohl sehr vieles, etwa die durchgeschnittene Kehle, auch auf ein Verbrechen hindeutet. Denn der alte Herr war weiß Gott nicht bei der übrigen Familie, die sich zu seinem Jubeltag vollzählig eingefunden hatte, beliebt. Jedem hatte der gestrenge Herr den nicht sehr schmeichelhaften Spiegel vorgehalten, wie in Rückblenden immer wieder erzählt wird.

Ein Motiv haben also alle. Und so erscheinen alle irgendwie verdächtig: Die verbitterte Tochter Linda (Jamie Lee Curtis), die sich vom

Alten nie ausreichend geschätzt gefühlt hat, ihr verlotterter Ehemann Richard (Don Johnson), der Sohn Walt, der es im Leben nie aus dem Orbit des erfolgreichen Vaters herausragte, oder Schwiegertochter Joni (Toni Collette), die als Lifestyle-Beraterin wie alle anderen auch nie so recht Erfolg haben mochte. Und auch die Enkelkinder sind alle eher mühsam.

Doch was macht eigentlich der blasierte Detektiv Benoit Blanc (Craig), dessen Name genauso Französisch ausgesprochen wird wie der Hercules Poirots, in

der alten viktorianischen Villa, die eingerichtet ist wie ein Cluedo-Spielbrett? Wie immer in solchen „Whodunit“-s ist am Ende nichts so, wie es am Anfang scheint.

So ist zum Beispiel Detektiv Benoit, dessen Anwesenheit erst gegen Ende des Films erklärt wird, gar nicht so schlau, wie er vorgibt. Die junge Marta Crabrera (Ana de Armas), Krankenpflegerin Trombeys, zeigt dem einbildeten Ermittler ein ums andere Mal, wie die Sache läuft. Das macht die Geschichte, unabhängig von der Haupthandlung, überaus spannend. Zumal die Gute

die unangenehme Angewohnheit hat, sich immer übergeben zu müssen, wenn sie lügt. Für die hübsche Brünette war der Film ein Sprungbrett. An der Seite von Craig spielt sie auch in dem neuen „James Bond – Keine Zeit zu sterben“.

Text: Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

Jade Dienst GmbH:



Timo Schön wird ab 1. Juni die Geschäftsführung des maritimen Dienstleistungsunternehmens in Wilhelmshaven verstärken. Der 43-jährige Schiffsmakler bringt über 20 Jahre Erfahrung in diversen Führungsebenen mit. Lange war er in dem Hamburger Schiffsmakler Frachtcontor Junge, zuletzt für die Agenturstandorte zuständig, 2018 wurde er Sprecher der Geschäftsführung von Seaports of Niedersachsen. Nach der Übernahme des Jade Dienstes durch J. Johannsen & Sohn aus Lübeck und die Hamburg Linesmen soll Schön neben der Revitalisierung der Kerngeschäfte wie Festmacherei und Schwergutverladungen neue Geschäftsfelder erschließen.

Cruise Gate Hamburg GmbH:

Simone Maraschi wird zum 1. Juli neuer Geschäftsführer der HPA-Tochter. Der 45-Jährige tritt die Nachfolge von Sascha Rougier an, die ihren Wohnsitz ins Ausland verlegt. Maraschi leitete zuvor die Kreuzfahrtabteilung bei Sartori & Berger für alle deutschen und polnischen Häfen. Zuvor war er im Vertrieb der italienischen Reederei Navi Veloci/Grimaldi.

Bundesverband Logistik e.V.:

Die 42. Ordentliche Mitgliederversammlung hat den Interimsvorstand nach dem kurzfristigen Ausscheiden des Vorsitzenden Robert Blackburn nun dauerhaft bestätigt. Sein Nachfolger ist Thomas Wimmer (zuvor BVL Geschäftsführer), Stellvertreter

Frank Dreeke (BLG Logistics Group), Rechnungsführer Stefan Wolff (4flow AG). Zudem wurden Eva Combach (Worldwide Transportation Cars), Marcus Dierks (Dierks Group), Sigrid Nikutta (DB Cargo AG), Kay Schiebur (Otto Group), Christina Thurner (Loxxess AG), Marcus Wollens (BMW AG) und Katja Windt (SMS Group) in den Vorstand gewählt.

Packaging by Quadient:



Claus Weigel (53) wird die Vertriebsaktivitäten des französischen Verpackungstechnologieanbieters (früher: Neopost)

im deutschsprachigen Raum ausbauen. Er studierte Ingenieurwesen in Karlsruhe und war zuletzt beim Verlag Reader's Digest.

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)

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 2020

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

9. Juni 2020



Neue Kattwykbrücke erfolgreich getestet



Hamburg – Das vor kurzem eingehobene Hubteil der neuen Kattwykbrücke hat seinen ersten Probelauf erfolgreich absolviert. Das 133 Meter lange und 2.000 Tonnen schwere Teil, auf dem zwei Bahngleise verlaufen, wurde zunächst einmal im Notbetrieb abgesenkt, was fünf Stunden dauerte. Im Regelbetrieb erfolgt ein Hub auf knapp 46 Meter Höhe in vier Minuten.

Erste Kranbauteile angekommen



Brunsbüttel – Am Elbehafen sind die ersten großen Bauteile für den neuen Hafemobilkran (ein baugleiches Modell ist oben abgebildet) per Binnenschiff eingetroffen. Darunter waren u.a. das 84 Tonnen schwere Maschinenhaus und der 39 Tonnen schwere Portalturm. Bis Ende Juni soll der rund 8 Millionen Euro teure Kran betriebsbereit sein. Er kann allein bis zu 120 Tonnen heben. Zusammen mit

einem bereits im Einsatz befindlichen Hafemobilkran schafft er im Tandemhub 240 Tonnen. Die maximale Auslage von 63 Metern erlaubt sogar das Verladen schwerer Güter von Schiff zu Schiff.

Umschlagrekord auf Rostocker KV-Terminal



Rostock – Die Rostock Trimodal GmbH (RTM) verzeichnete im März mit einem Umschlag von 8.806 Ladungseinheiten das stärkste Ergebnis ihrer Geschichte. Das Unternehmen gehört EUROPORTS Germany, Kombiverkehr und ROSTOCK PORT. Der Kombinierte Verkehr habe sich gerade in Zeiten von Corona als sehr krisensicher erwiesen, erklärten die Verantwortlichen.

Stromgeneratoren für die Türkei verschifft



Cuxhaven – Die ersten von 13 gewaltigen Dieselgeneratoren sind von Cuxport an Bord des Schwergutfrachters „BBC Lagos“ gehoben worden. Jedes Stromaggregat

der Firma MAN wiegt 325 Tonnen, ist 15 Meter lang und sieben Meter hoch. Sie kamen aus dem französischen Saint-Nazaire und werden in der Türkei auf Leichtern als schwimmende Kraftwerke von der Firma Karpowership betrieben.

Neuer Kran für Ho-Chi-Minh-Stadt



Düsseldorf – Konecranes hat einen weiteren Gottwald Hafemobilkran an Saigon Port JSC ausgeliefert. Der Hafen von Ho-Chi-Minh-Stadt zählt schon seit fast 30 Jahren zu den Kunden. Das Modell G HMK 3405 kann Container, Schüttgut und Stückgut umschlagen. Es hat einen Arbeitsradius von 46 Metern und eine Tragfähigkeit von 100 Tonnen. Der Kran kann über das Internet vom Hersteller überwacht werden und ist für eine externe Stromversorgung vorbereitet. Der Anschluss ans Stromnetz kann problemlos erfolgen, sobald dies vorhanden ist. Der Kran ist zudem sehr geräuscharm und abgasreduziert ausgelegt.



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

