

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Zweiter Lockdown nicht mehr so hart

Erneut wird das öffentliche Leben heruntergefahren: Wohin führt das?



Foto: EUROGATE/Meimo

Vor allem der Import legte im dritten Quartal wieder kräftig zu, China hat die Pandemie bereits überwunden. **Europa steckt abermals in einem Lockdown. Dieser ist nicht mehr ganz so rigide, wie beim ersten Mal. Doch die Einschnitte sind gewaltig. Allerdings dürfte der Wirtschaftseinbruch nicht so stark ausfallen, wie anfangs befürchtet. Der Hamburger Hafen hat ein beachtliches drittes Quartal hingelegt, so dass der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, den Umschlagrückgang in diesem Jahr nur noch auf vier Prozent beziffert.**

Die existenz-gefährdenden Einbrüche, die das Hotel- und Gaststättengewerbe und die Luftfahrt- und Kreuzfahrtbranche hinnehmen mussten, hätten an anderer Stelle zu positiven Effekten geführt, so Prof. Stefan Kooths vom Kieker Institut für Weltwirtschaft. So

seien bis zu 150 Milliarden Euro allein in Deutschland nicht ausgegeben worden. Anstelle dessen hätten viele Verbraucher in Konsumgüter investiert, indem sie beispielsweise die eigene Wohnung renoviert hätten. Der Hamburger Hafen registrierte eine ähnliche

Entwicklung, da der Import von Konsumgütern seit Juli in die Höhe geschossen ist. Die Baubranche hat neben den Banken sogar von Corona profitiert. Deutschland könnte frühestens Ende 2021 das Niveau von vor der Pandemie erreicht haben. **Seite 4 und 12**

Misere

Das Slotsystem für die Lkw-Abfertigung an den Hamburger Terminals lahm. *S.6*

Ausbau

Brunsbüttel Ports, F.A. Kruse und die HHLA wollen mehr Binnenschiffe auf der Elbe. *S.8*

Verlängerung

Die Stena Line verlängert erneut zwei Fähren für den Ostseeverkehr. *S.16*



Liebe Leserinnen und Leser,

da haben wir den Salat! Die zweite Corona-Welle hat die Welt überzogen, (Teil-)Lock-downs überall. Überraschend ist das nicht. Eine Bundestagsdrucksache zu möglichen Corona-Pandemien, die der Bundesregierung seit über acht Jahren vorliegt, hat dieses Szenario vorhergesagt (wir berichteten in unserer April-Ausgabe). Bisher ist alles, was in dem Papier steht, eingetroffen. Nur nicht die hohe Zahl an Toten, da die Bundesregierung entschlossen gegengesteuert hat.

Sollten die Experten vom Robert-Koch-Institut und der Weltgesundheitsorganisation, die diese Analyse damals erstellt haben, weiter Recht behalten, wird uns im Frühjahr noch eine dritte Welle treffen. Bis dahin soll es allerdings einen Impfstoff geben. Die ganze Bevölkerung damit zu versorgen, dürfte allerdings fast ein Jahr dauern.

Es bleibt schwierig.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

- Umschlageinbruch gestoppt 4
- Ärger mit Slot-System 6
- Binnenschiffverkehr ankurbeln 8
- Erster Spatenstich am NOK 10

Wirtschaft



14



16

- Vor-Corona-Niveau Ende 2021 12
- Container von Prosper Star 14
- Stena Line verlängert Schiffe 16

Recht & Geld

- Streit mit Autoversicherungen 18

Essen



20

- Del Favero 20

DVD



21

- El Camino 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

Umschlageinbruch gestoppt

Der UVHH rechnet für Hamburg nur noch mit einem Minus von vier Prozent



Fotos: SLH

Die Retheklappbrücke war in diesem Jahr bereits zehnmals defekt, Lkw-Umfuhren kosten bis zu 30 Euro mehr

Normalerweise ist die Jahrespressekonferenz des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH) eine Generalabrechnung mit den Versäumnissen der Hamburger Verwaltung und Politik. UVHH-Präsident Gunther Bonz schoss regelmäßig Breitseiten vor allem auf die Hamburg Port Authority (HPA). Und auch diesmal hätte es jede Menge Anlässe dafür gegeben, u.a. der Ausfall der erst 2016 eingeweihten Retheklappbrücken. Doch in diesem Jahr ist bekanntermaßen alles anders. So und gab sich Bonz milde und betonte, wie gut die Hansestadt durch die Corona-Krise gekommen sei. Am Jahresende dürfte das Umschlagminus in der Hansestadt nur bei rund vier Prozent liegen, nach zwölf Prozent zur Jahresmitte.

Bonz führte dies auf den stark gestiegenen Import von Konsumgütern zurück. Da die Verbraucher weniger reisen und in kulturelle Veranstaltungen gehen konnten, hätten sie mehr in allgemeine Güter wie zum Beispiel Material aus Baumärkten investiert. Dies habe sich ab Ende Juni in sprunghaft wieder angestiegenen Umschlagzahlen für Container bemerkbar gemacht. Auch bei den Massengütern habe sich die Lage stabilisiert. Jedoch gab Bonz zu bedenken, dass sich hier mittel- bis langfristig ein massiver Strukturwandel vollziehen werde. Von den 15 Millionen Tonnen, die am HANSAPORT umgeschlagen

werden, sei rund die Hälfte Kohle. Weitere 2 Millionen Tonnen Kohle werden jährlich am Kraftwerk Moorburg umgeschlagen. Nach dem Kohleausstieg dürften also rund 10 Millionen Tonnen Ladung wegfallen. Problematisch seien im Moment einzig die Projektladungen und nicht containerisierten Stückgüter. Hier habe man pandemiebedingt kaum Neuaufträge akquirieren können.

Müssen Pandemie in den Griff bekommen

Der UVHH-Präsident gab allerdings zu bedenken, dass das blaue Auge, mit dem der Hamburger

Hafen aus dem Jahr 2020 kommen könnte, nur dann so glimpflich aussehen werde, „wenn wir die Pandemie in den Griff bekommen“. Bei einem zweiten kompletten Lockdown wären die Auswirkungen noch wesentlich stärker als nach dem Ersten. Insofern sei das Jahr 2021 die eigentliche Herausforderung.

Immerhin dürfte im kommenden Jahr so manches besser werden. Die geänderte Handhabung der Einfuhrumsatzsteuer soll Anfang Dezember in Kraft treten und die Wettbewerbsnachteile zu den anderen Häfen der Nordrange verringern. Zudem habe die Gewerkschaft durch einen maßvol-

len Tarifabschluss (+ ein Prozent) zu einer Stabilisierung der Lage beigetragen. Auch von Seiten der Hamburger Politik habe es positive Signale gegeben. Der neue Verkehrssenator Anjes Tjarks (Grüne) habe dem UVHH versichert, dass der Senat keine Abstriche beim Wirtschaftsverkehr machen und den Bau der A26 Ost (Hafenquer-sperre) vorantreiben werde. Dies sei „sehr erfreulich“, so Bonz. Ausdrücklich lobte Bonz auch den Ersten Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD), dessen von ihm ergriffenen Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie allesamt völlig richtig gewesen seien.

Dazu zähle auch die zinslose Stundung von Mieten und Hafentgelten. Dies reiche jedoch grundsätzlich nicht aus. Wichtig wäre eine dauerhafte Absenkung der Hafenkosten, da diese im Vergleich zu den übrigen Häfen der Nordrange mit Abstand am höchsten seien.

Dagegen könne Hamburg aber auch einige gewichtige Pfunde vorweisen. Der drittgrößte euro-

päische Hafen liege als Einziger 110 Kilometer tief im Binnenland, was für den Hinterlandverkehr sowohl erhebliche finanzielle als auch ökologische Vorteile bringe. Pro Container seien dies bis zu 100 Kilogramm CO₂.

Ebenso leiste die Bahn einen gewaltigen Beitrag zum umweltschonenden Transport. 2,7 Millionen TEU wurden 2019 auf der Schiene aus und ins Hinterland gebracht. Natürlich bleibe Hamburg auch für Reeder wegen des hohen Anteils lokaler Ladung attraktiv. Und schließlich sei die Hansestadt ein extrem zuverlässiger Hafen, der weder von Streiks noch von Wetterkapriolen heimgesucht werde.

Damit der Hamburger Hafen allerdings Marktanteile zurückgewinne, forderte Bonz „wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen, eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur, eine kooperierende und dienstleistungsorientierte HPA sowie eine attraktive und fördernde Standortpolitik“.

Text: Matthias Soyka



Ein verbogener Hydraulikzylinder stoppte die Retheklappbrücke



VON DIESEL ZU WASSERSTOFF

Umrüstung von bestehenden LKW, Bussen und anderen Fahrzeugen auf Wasserstoff-Antrieb



WE CREATE THE FUTURE

www.cleanlogistics.de

Slotsystem funktioniert nicht richtig

Trucker und Terminals schieben sich gegenseitig die Schuld zu



Fotos: SLH

Am Burchardkai kommt es immer wieder zu Staus, vor allem Montagmorgen und Freitagnachmittag

Die Digitalisierung macht alles leichter. Das ist die allgemeine Doktrin, die von den führenden Köpfen der Logistikindustrie und der öffentlichen Verwaltung mantraartig in den letzten Jahren publik gemacht wurde. Allen voran Jens Meier, Chef der Hamburg Port Authority (HPA). Er setzt seit über zehn Jahren darauf, mit smarten Lösungen die bestehende Infrastruktur noch besser zu nutzen. Eigentlich eine gute Idee, wenn's klappen würde. In Hamburg jedenfalls sind vor allem die Trucker sauer über das neue Slotsystem an den Terminals. So richtig scheint es nicht zu funktionieren.

Diverse Treffen hat es schon mit Abordnungen der Fuhrunternehmen und den Terminalbetrieben HHLA und EUROGATE gegeben. Das Problem, das vor allem die Fuhrunternehmen immer wieder sehen, sind die weiterhin langen Wartezeiten an oder vor den Terminals. Gerade die sollte das Slotsystem aber verhindern. Das Prinzip ist eigentlich ganz simpel: Jeder Container, der in Hamburg anlandet, hat eine eigene Nummer. Diese ist im DAKOSY-System hinterlegt, auf das alle Beteiligten zugreifen

können. Darin ist auch vermerkt, wann und wo der Container vom Schiff geholt wird und somit zur Abholung bereitsteht. Für diesen Container können sich die Fuhrunternehmen am Terminal einen Termin (Slot) holen, an dem der Container innerhalb von 20 Minuten auf dem Lkw sein soll.

Die Wartezeiten sind nicht kürzer als vorher

„Die Wartezeiten sind nicht kürzer als vorher“, klagten die Fuhrunternehmen. Diverse Trucker mussten

ihre Touren schon bis spät in die Abendstunden legen. Das Problem: Dann sind die meisten Empfängerfirmen schon geschlossen. Der Sattelzug muss auf dem Hof des Fuhrunternehmers bis zum nächsten Morgen warten. „Das sind doppelte Wege und das Chassis ist unverhältnismäßig lange belegt“, klagten die Fuhrunternehmer. Ein Grund, den die Terminals immer wieder als Ursache anführen, sind die vielen „no shows“, also Blindbuchungen, die die Fuhrunternehmen tags zuvor gemacht haben, aber zum genannten Termin

nicht kommen. „Wir haben die Firmen angeschrieben, dies nicht mehr zu tun“, heißt es dazu aus der HHLA. Die Quote der Blindbuchungen liege bei manchen Firmen bei bis zu 50 Prozent.

Blindbuchungen seien allerdings kein Argument, kontern die Trucker. „Wenn andere Lkws nicht kommen, könnten doch die, die da sind, erst recht zügig abgefertigt werden“, sagen sie und vermuten einen anderen Grund: Die Terminals reduzieren nicht nur wegen Corona die Zahl der Mitarbeiter, weil sie glauben, dass ein Teil der avisierten Lkws ohnehin nicht kommt. Sind dann aber doch alle da, ist das Terminal unterbesetzt.

Das wollen die Terminals so nicht stehen lassen. „Wir haben keine Probleme“, heißt es von der HHLA. „Die Verweildauer an unseren Terminals hat sich verbessert.“ Allerdings seien die Zufahrten zu den Terminals, speziell am Waltershofen Hafen, durch die vielen Baustellen erschwert.

Steuerung erfolgt nicht fein genug

Die Fuhrunternehmen argumentieren indes, dass das Slotsystem womöglich nicht fein genug gesteuert sei. „Das System sieht nur einen Terminal als Ganzes, nicht aber die einzelnen Blocklager“, so ein Firmenchef. „Wenn sich



Der Rückstau reicht bisweilen bis hin zur Autobahn

die Zahl der Abholungen statt auf 16 nur auf zwei oder drei Blocklager verteilt, herrscht da ein Riesenchaos.“ Eine solche Gemengelage hält man bei der HHLA indes für recht unwahrscheinlich, räumt aber ein, dass man derzeit nicht ersehen könne, welcher importierte Container von welchem Verkehrsmittel abgeholt werde. Dies sei ein Punkt, an dem die nun gerade implementierte künstliche Intelligenz einsetze. Sie soll die Wahrscheinlichkeit, ob der Container vom Lkw, der Bahn oder dem Binnenschiff abgeholt werde, prognostizieren. Man könnte auch schlicht das System so erweitern, dass man schon vor der Ankunft der Container eine Eingabemöglichkeit schafft, wie die Spediteure den Container ab-

zuholen gedenken, sagen wiederum die Spediteure.

Und noch ein Problem plagt die Lkw-Fahrer wie die Terminals: Das Umstauen der großen Containerschiffe. Vor allem bei EUROGATE soll es wiederholt Schwierigkeiten mit CMA CGM-Carriern gegeben haben, wo erst etliche Container, die für einen anderen Hafen bestimmt waren, aus dem Schiff gehoben und abseits zwischengelagert werden mussten, bis die Containerbrückenfahrer an die für Hamburg bestimmten Container kamen. Dadurch gebe es zwischenzeitlich erheblich weniger Platz für die Vancarrier, was abermals die Bereitstellung der Container zur Abholung verzögere.

Text: Matthias Soyka



Mehr Binnenschiffe auf die Elbe

Brunsbüttel Ports, Friedrich A. Kruse und die HHLA schließen Kooperationsvertrag



Fotos: Brunsbüttel Ports

Am Elbehafen werden neben Massengütern und Windrädern auch immer wieder Container verladen

Eine Zeitlang war man sich in Brunsbüttel nicht ganz grün. Die SCHRAMM Group war ein wenig sauer auf die Spedition Friedrich A. Kruse, weil die Anstalten machte, sich um das geplante zweite Multipurposeterminal an der Elbe zu bewerben, worauf natürlich auch die zur SCHRAMM Group gehörenden Brunsbüttel Ports ein Auge geworfen hatte. Nun sind mit dem LNG-Importterminal, das an gleicher Stelle geplant ist, aus Platzgründen die Ambitionen beider hinfällig und man schloss endgültig Frieden. Zusammen mit der HHLA unterzeichneten beide Firmen eine Kooperationsvereinbarung, um mehr Binnenschiffverkehr auf die Unterelbe zu bringen.

Die Idee ist nicht ganz neu. Vor wenigen Jahren hatte Walter Lauk einen Binnenschiff-Containerdienst zwischen Kiel und Hamburg aufgenommen, mit Zwischenstopp in

Brunsbüttel. Doch die Initiative musste nach wenigen Monaten eingestellt werden – zu wenig Ladung. Nun also ein neuer Anlauf. Wie die Kooperation genau aussehen soll, ist

dabei noch unklar. „Wir sind noch ganz am Anfang“, sagt Friedrich A. Kruse jun.. Jedoch werde sein Unternehmen einen nicht unerheblichen Beitrag leisten. 25.000 Cont-



Friedrich A. Kruse jun.,
Geschäftsführer Friedrich A. Kruse



Frank Schnabel,
Geschäftsführer SCHRAMM Group



Jens Hansen,
Vorstand HHLA

ainer bewegt Kruse im Jahr mit Ziel Hamburg. Vieles davon geht freilich noch über die Straße. Doch die Bauarbeiten an der A7 seien nicht gerade hilfreich, zumal der Beginn der Bauarbeiten an dem Altonaer Tunnel im kommenden Jahr und südlich des Elbtunnels der Neubau der Elbmarscher Hochstraße die Hafenzufahrt noch weiter erschweren dürften.

Und natürlich sei da noch die Umweltkomponente. Das Binnenschiff emittiere deutlich weniger CO₂ als Lkw, betont Brunsbüttel Ports-Chef Frank Schnabel. Über seinen Hafen sollen die Container verladen werden. Auch HHLA-Vorstand Jens Hansen hebt den Nachhaltigkeitsaspekt hervor, dem man mit dem neuen Transportkonzept gerecht werde. Gleichzeitig leiste man einen Beitrag zur regionalen Wirtschaftsförderung. Die Verlagerung von Verkehren auf das Wasser



Foto: F.A. Kruse

Friedrich A. Kruse bewegt Container für die Chemie- und Energiewirtschaft böten „schnelle, verlässliche und umweltverträgliche Transporte“.

Wer die Binnenschiffe stellen wird, stehe noch nicht fest. Die SCHRAMM Group betreibt seit Jahren erfolgreich einen Shuttleverkehr für Aurubis, allerdings im Wesentlichen Kupfer. Es sollen zunächst Verlagerer aus dem ChemCoastPark

angesprochen und für die neue Idee gewonnen werden.

Bislang fahren jährlich gut 10.000 Binnenschiffe den Hamburger Hafen an, der dadurch hinter Duisburg der zweitgrößte deutsche Binnenhafen ist. Das Containervolumen liegt bei 140.000 TEU.

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

Spatenstich für NOK-Ausbau

Bund investiert rund 2,6 Milliarden Euro in den Nord-Ostseekanal



Hans-Heinrich Witte, Daniel Günther, Andreas Scheuer, Enak Ferlemann und Jens Knudsen (v.l.) vorm Bagger

Der Nord-Ostseekanal wird in diesem Jahr 125 Jahre alt. Eigentlich ein Grund zum Feiern, aber die aktuelle Situation lässt das nicht so recht zu. Dennoch kamen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) und sein Parlamentarischer Staatssekretär Enak Ferlemann (CDU) ins beschauliche Großkönigsförde, um dort wenigstens mit dem ersten Spatenstich symbolisch den Beginn des Ausbaus der Oststrecke zu vollziehen. Auf 20 Kilometer Länge soll sie in den nächsten fünf Jahren verbreitert und die Kurven abgeflacht werden. Allein hierfür investiert der Bund 500 Millionen Euro. Bis 2030 will er am NOK sogar 2,6 Milliarden Euro verbauen.

Dazu zählen auch die Vertiefung der gesamten Fahrrinne um einen Meter, die nach der Verbrei-

terung folgen soll, der Neubau der Levensauer Hochbrücke, die Sanierung des Rendsburger

Tunnels, der Neubau der 5. Schleusenkammer in Brunsbüttel, sowie die Sanierung der bestehen-

den Schleusen dort und in Kiel. Allein ein neuer Korrosionsschutz und einige Stahlbauarbeiten



Andreas Scheuer,
Bundesverkehrsminister



Daniel Günther,
Ministerpräsident



Hans-Heinrich Witte,
Präsident GDWS



Jens Knudsen,
Initiative Kiel-Kanal



Der Bau hat schon begonnen: Um gut 20 Meter soll die Oststrecke breiter werden

an der Eisenbahnhochbrücke in Hochdonn dürften bis zu 90 Millionen Euro verschlingen. Hinzu kommen noch die 14 Kanalfähren, zwei davon werden zeitnah mit Hybrid-Antrieben erneuert. Ganz nebenbei wurde auch die 2016 havarierte Schwebefähre in Rendsburg wieder aufgebaut und soll 2021 einsatzbereit sein. Durch die Verbreiterung wird es künftig möglich, dass sich Schiffe mit einer addierten Breite von 47 Metern problemlos begegnen können. Bisher mussten die Schiffe in Ausweichboxen auf die Vorbeifahrt der entgegenkommenden Frachter warten.

All dies sei aber gut investiertes Geld, sagte Scheuer. „Der Nord-Ost-

seekanal ist ein Wunderwerk der Ingenieurskunst, eine nasse Autobahn.“ Acht Jahre lang hatten einst 8.000 Bauarbeiter 80 Millionen Kubikmeter Erdreich mit Dampfbaggern bewegt, um den 98,6 Kilometer langen Kanal zu bauen. 460 Kilometer Fahrt um Skagen erspart er seitdem. Noch heute nutzen ihn über 28.000 Schiffe, fast doppelt so viele wie am Suezkanal. Damit sei der NOK die meist befahrene Seeschiffwasserstraße der Welt. Durch ihn würden gleich mehrere Wirtschaftsräume miteinander verbunden, sagte Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther (CDU). Zudem sichere er 3.000 Arbeitsplätze.

Allerdings hatten die Auswirkungen der Corona-Krise und der infolgedessen abgestürzte Rohölpreis schwer in diesem Image gekratzt. Die niedrigen Bunkerkosten machten zum Jahresbeginn eine Umfahrung des Kanals plötzlich wirtschaftlich attraktiv. Die Auslastungszahlen brachen massiv ein. Deshalb hatte der Bund zur Jahresmitte beschlossen, die Befahrungsabgabe bis zum Jahresende auszusetzen. Seitdem haben sich die Auslastungszahlen trotz anhaltend niedriger Bunkerpreise deutlich erholt. Deshalb forderte der Vorsitzende der Initiative Kiel-Kanal, Jens Knudsen, auf der Veranstaltung, dass die Aussetzung auch noch im kommenden

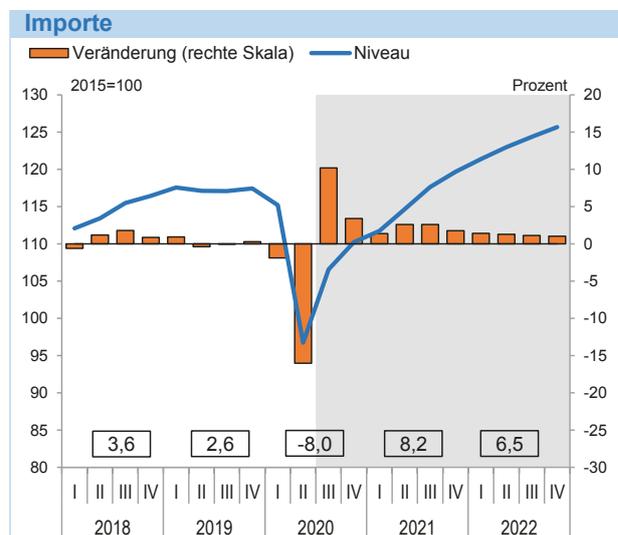
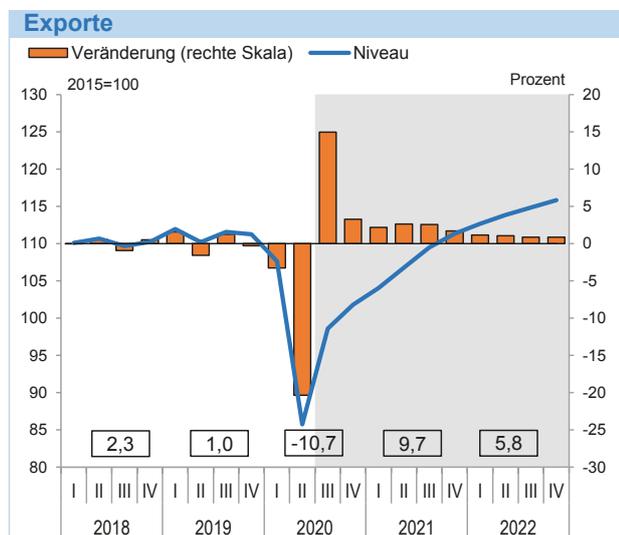
Jahr fort bestehen sollte. Der Kanal sichere 50 Millionen Tonnen Umschlag in den deutschen Seehäfen und sei der entscheidende Wettbewerbsvorteil der Häfen in Hamburg, Bremen und Wilhelmshaven.

Der Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen, Hans-Heinrich Witte, erklärte gegenüber Stadt Land Hafen, warum die Ausbauezeit im Vergleich zu den Erweiterungen des Suezkanals oder des Panamakanals doppelt so lange dauerten. Dies resultiere zum einen aus dem wesentlich komplexeren Planungsrecht in Deutschland, zum anderen aus der Tatsache, dass die Ausbauten bei vollem Betrieb erfolgten.

Text: Matthias Soyka

Vor-Corona-Niveau Ende 2021

Experten rechnen mit deutlich späterer Erholung des Exports als bei der Produktion



Grafik: Institut für Weltwirtschaft

Die Entwicklung der Deutschen Im- und Exporte ist von dem Einschnitt im zweiten Quartal 2020 geprägt

Die Konjunkturperspektive für das kommende Jahr gibt Anlass zu vorsichtiger Hoffnung. Die Experten der Deutschen Bundesbank, Arno Bäcker und Dr. Johannes Hoffmann, sowie des Kieler Instituts für Weltwirtschaft, Prof. Stefan Kooths, erklärten auf der traditionellen Veranstaltung der Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein und des Industrieverbands Hamburg (IVH), dass die Weltwirtschaft vermutlich Ende nächsten Jahres wieder auf dem Niveau vor der Corona-Krise sein dürfte. Jedoch verlaufe die Entwicklung bei den Branchen höchst unterschiedlich.

Prof. Kooths hob hervor, dass die Corona-Krise den heftigsten Wirtschaftseinbruch seit dem Zweiten Weltkrieg zur Folge gehabt habe. Der Rückgang der Wirtschaftsleistung sei zwar kaum größer als nach der Lehman-Pleite 2008 gewesen, jedoch habe er die Volkswirtschaften in einer Zeit des Abschwungs getroffen. Dies habe sich doppelt ausgewirkt. Am verheerendsten seien die Folgen im Hotel- und Gaststättenbereich und im Automobilsektor gewesen. Dort habe es Einbrüche von bis zu 80 Prozent gegeben. Davon werde sich nur der Automobilbereich schnell erholen können. Dies habe laut Kooths zwei Gründe: Zum einen seien durch den Lockdown zahlreiche Investitionen – im zweiten Quartal 2020 waren die Ausgaben für Ausrüstungen um über ein Viertel gesunken – und Ausgaben wie Fernreisen nicht getätigt worden,

die sich allein in Deutschland zu einer zusätzlichen Kaufkraft von 150 Milliarden Euro aufgehäuft hätten. Und Autos seien nun einmal eher langfristige Investitionsgüter, deren Anschaffung auch leicht ein paar Monate verschoben werden könne. Etwaige Schwierigkeiten in der Automobilindustrie dürften keinesfalls Folge von Corona sein, so Kooths, sondern hätten vielmehr strukturelle Ursachen wie etwa die mögliche Umstellung auf andere Antriebsarten.

Bauwirtschaft und Banken profitierten sogar

Anders sehe dies im Hotel- und Gaststättenbereich aus. Dieser werde bis zum Jahresende europaweit trotz Erholungstendenzen im Sommer Einbußen von mindestens 40 Prozent zu verkraften haben. Ande-

re Branchen dagegen, wie etwa die Bauwirtschaft, seien von Corona überhaupt nicht betroffen gewesen. Hier habe es sogar leichte Pluswerte gegeben. Besonders gut sei Corona für die Banken gewesen. Sie verfügten nunmehr über eine deutlich gestiegene Eigenkapitalquote.

Kooths erwartet, dass sich zu nächst die Produktion im zweiten Quartal des nächsten Jahres wieder auf dem Vorkrisenniveau bewegen werde, der Export dürfte erst mit einem halben Jahr Verspätung folgen. Jedoch können die Wachstumszahlen von vor der Krise nicht mehr erreicht werden. Bis Ende nächsten Jahres werden immerhin 300 Milliarden Euro an Wirtschaftsleistungen nicht erbracht worden sein. Die längere volkswirtschaftliche Perspektive fällt bei Kooths deutlich gedämpfter aus. Im Jahr 2025 sei

nur noch eine maximale Verbesserung der Gesamtwirtschaftsleistung von 0,5 Prozent möglich.

In diesem Jahr werde die deutsche Wirtschaft um fünf bis 5,5 Prozent schrumpfen, im kommenden Jahr im fast gleichen Ausmaß wieder zulegen. Besonders die Exporte seien im zweiten Quartal 2020 stark betroffen gewesen, die Importe waren dagegen nur moderat zurückgegangen. Weltweit schrumpfen die Wirtschaften in diesem Jahr um vier Prozent und dürften sich im kommenden Jahr um 5,9 Prozent erholen. Als einziges Land, das bereits jetzt schon wieder auf Vorkrisenniveau sei, nannte Kooths China.

Inwieweit sich die Corona-Krise auf die Inflation auswirken wird, sei unklar, sagte Hoffmann. Zum einen drücke die gesunkene Nachfrage auf die Preise, zum anderen habe es in Teilbereichen Produktionsrückgänge

gegeben, die bei einem Wiederanspringen der Wirtschaft zu einer Angebotsverknappung und somit zu Preissteigerungen führen könnte.

Wenig glücklich waren die Ökonomen mit einzelnen Maßnahmen der Bundesregierung. So sei es laut Kooths unverständlich, warum das Kurzarbeitergeld mit zunehmender Dauer immer weiter erhöht werde. Umgekehrt sei es eigentlich richtiger. Zudem müssten sich Arbeitnehmer, so bitter das auch sei, mit zunehmender Dauer der Kurzarbeit auch die Frage stellen, ob die Branche, in der sie tätig seien, noch eine Zukunft habe. Auch sei die Mehrwertsteuersenkung nicht zielgenau genug gewesen und leiste deshalb kaum einen Stabilisierungsbeitrag.

Der IVH-Vorsitzende Matthias Boxberger glaubt, dass gut die Hälfte der Hamburger Betriebe ihre Produktion stabil halten könnten. Ein Viertel, etwa aus der Medizintechnik

und Pharmaindustrie, werde sogar zulegen, ein Viertel habe jedoch auf im nächsten Jahr mit teilweise erheblichen Einbußen zu kämpfen. Dazu dürfte auch die Luftfahrtindustrie rund um Airbus zählen. Er appellierte an alle Firmen, die derzeit geltenden pandemiebedingten Einschränkungen mitzutragen. Diese seien noch eher zu verkraften als ein weiterer völliger Lockdown. Mit Blick auf die Zeit nach der Krise gab er zu bedenken, dass hoch gesteckte politische Ziele wie die Dekarbonisierung der Industrie nur durch genügend hohe Verdienste von der Industrie selbst getragen werden könnten. In die gleiche Kerbe schlug der UVNord-Präsident Uli Wachholtz: „Wir brauchen keine aberwitzige Regelungswut, sondern Bürokratieabbau und beschleunigte Planungsverfahren.“ Den zweiten Teil-Lockdown bezeichnete er als „große Zumutung“.

Text: Matthias Soyka



Mehr LEISTUNG:
Neuer KRAM im
Elbehafen Brunsbüttel!







Ein starker Verbund von 17 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland & Skandinavien




SCHRAMM Ports & Logistics GmbH
Elbehafen | 25541 Brunsbüttel
Telefon: +49 (0) 4852 884-0 | E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

  Brunsbüttel Ports GmbH



company of
SCHRAMM
Ports & Logistics

www.schrammgroup.de

Container vom Lande

Prosper Star Europe hat sich zum größten Boxenhändler Schleswig-Holsteins gemauert



Die neuen (meist grünen) Container lagern in Waltershof bei der Firma Anhalt Logistics zwischen

„Wozu brauche ich eigentlich ein Büro am Hafen?“, fragte sich Sebastian Hornauer schon lange vor der Corona-Pandemie, als es vor fünf Jahren darum ging, den Sitz für seine Firma festzulegen. Seit 2002 ist er im Containergeschäft tätig, nun wollte er sich selbständig machen. Die Antwort war letztlich ganz einfach: Alles, was er für sein Geschäft braucht, ist ein Computer, ein Telefon und Kunden. Da er über alles verfügte, beschloss er, das Büro in seinem Heimatort zu eröffnen.

Brokstedt liegt in der Mitte zwischen Neumünster und Itzehoe. Am Rande eines kleinen Gewerbegebietes hat Hornauer ein Grundstück erworben und darauf ein Bürogebäude nach seinen Wünschen für seine Firma Prosper Star Europe gebaut. Und mittlerweile ist das Unternehmen der größte Containerhändler Schleswig-Holsteins. Kerngeschäft ist der Verkauf von neuen Containern, wobei ein Großteil der Kunden aus ganz Deutschland kommt. Aber auch das Ausland bedient das Unternehmen mit zwei Tochtergesellschaften: Prosper Star Global in Shanghai und Container Worldwide in Los Angeles. 40 Länder sind es mittlerweile, in die die Firmengruppe liefert.

Jede dieser Firmen gehört einem anderen Inhaber und arbeitet autark, wobei sie eng mit den

Tochterfirmen kooperieren. Wenn sie für diese etwas organisieren, stellen sie ihr das in Rechnung. So bezieht beispielsweise Hornauers Firma ihre Container alle aus China. Dies wird von der dortigen Tochtergesellschaft organisiert. Die Brokstedter kaufen ihr die Container nach der Anlieferung in Hamburg ab und verkaufen sie an ihre Kunden weiter. „Jeder weiß,

was der andere verdient“, berichtet Hornauer. „Alles ist total transparent.“

Das System funktioniert prächtig. 20 Prozent Zuwachs hat das Unternehmen jedes Jahr. Auch oder gerade während Corona. „Wir hatten das Glück, dass wir durch unsere Firma in China jederzeit die neuen Container nach Europa liefern konnten, während andere



Die Firmenzentrale in Brokstedt ist ein Neubau

Firmen da erhebliche Schwierigkeiten hatten“, berichtet Hornauer. „Wir sind von keiner Bank abhängig“, sagt der Einzelunternehmer. „Ich zahle immer sofort, bin dadurch aber auch völlig frei in meinen Entscheidungen.“ – Auch ein Geheimnis des Erfolgs.

Und damit die Boxen auch sicher dahin kommen, wo der Kunde es wünscht, hat sich Hornauer mit Manfred Riemland einen Experten mit ins Boot geholt, der die deutschlandweite Auslieferung organisiert. Hierbei greift er auf Fuhrunternehmen aber auch Binnenschiffer und Eisenbahnverkehrsunternehmen zurück. „Den Container einfach nur auf einen Lkw zu setzen, ist allein aus Umweltschutzgründen nicht mehr zeitgemäß“, sagt er. Der trimodale Transport werde auch immer mehr vom Kunden gewünscht.

Bis zu 5.000 Container verkauft



Manfred Riemland,
Sales Manager



Sebastian Hornauer,
Inhaber Prosper Star Europe

Hornauer mit seinen drei Kollegen im Jahr. Liefern kann Prosper Star in Deutschland praktisch sofort. Und das quasi auch in jeder Größe und Sonderform. Nicht alle Container sind neu, aber der Handel mit

gebrauchten Containern ist längst nicht so groß wie bei der Tochtergesellschaft in den USA. Dort werde auch mehr geleast, was hier eher ein Nischengeschäft ist.

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 zu haben

www.luebbe.de

Stena verlängert Ostsee-Fähren

Das Konzept der „Stena Germanica“ wird nun auch im Baltikum übernommen



Fotos: Stena Line

In der türkischen Sedef Werft wurde die „Stena Lagan“ auseinandergezogen und um 36 Meter verlängert

Die schwedische Stena Line baut ihre Baltikumverkehre weiter aus. Dabei übernimmt sie ein bewährtes Konzept, das sie bereits bei ihren von Kiel aus abfahrenden Fähren „Stena Germanica“ und „Stena Scandinavica“ angewandt hat. Zwei bestehende Fähren werden verlängert und modernisiert. Unter anderem erhalten sie auch Hybrid-Scrubber.

Dabei handelt es sich um die „Stena Lagan“ und die „Stena Mersy“. Beide Schiffe sind 15 Jahre alt und verkehrten in den vergangenen zehn Jahren zwischen Belfast und Liverpool. Sie sind knapp 190 Meter lang und sollen künftig zwischen dem schwedischen Nynäshamn und dem lettischen Ventspils fahren. Durch sie wird die Frachtkapazität um 30 Prozent erhöht. Beide Schiffe sollen auf der 272 Kilometer langen Strecke im täglichen Pendelverkehr eingesetzt werden. Eine Überfahrt dauert achteinhalb Stunden. Die Linie ist vor allen für den schwedischen Import wichtig. 2019 wurden hier zudem 162.000 Passagiere befördert. Niclas Marstensson, CEO der Stena Line, begründet den Umbau denn auch mit der ständig steigenden Nachfrage im Ostseeraum, der die Reederei nun nachkomme.

Im türkischen Tuzla wurde nun auf der Sedef Werft zunächst die „Stena Lagan“ in der Mitte aufgeschnitten und auseinandergezogen. Sie wird auf diese Art um 36 Meter verlängert und wächst so auf 222 Meter. Der Frachtraum hat dann Platz für 2.870 Lademe-

ter. Um die Be- und Entladung zu erleichtern, werden auf zwei Deckebenen Durchfahrtmöglichkeiten geschaffen. Die Fahrzeuge können künftig einfach beim Beladen am Heck ins Schiff hinein rollen und beim Ausladen am Bug hinaus fahren. Zudem entstehen



So sah die „Stena Lagan“ vor dem Umbau aus

weitere Kabinen für die bis zu 970 Passagiere. 200 Unterkünfte sollen es am Ende sein. Aufgefrischt werden auch die Lounge-Bereiche mit Liegesesseln und die Trucker-Lounge.

Mindestens
20 Millionen Euro Kosten

Mindestens 20 Millionen Euro pro Schiff kostet der Umbau. Das hört sich zunächst einmal nach sehr viel Geld an für Schiffe mittleren Alters. Doch Fähren gelten als sehr teuer, nur Kreuzfahrt- und Spezialschiffe sind noch höherpreisiger. Zudem wird ein Teil der Umbaukosten durch die dann deutlich günstigeren Bunkerkosten für das Schweröl kompensiert. Bisher mussten beide Schiffe mit dem bis zu 50 Prozent teureren Marinegasöl fahren, um die



Klarer Schnitt: Das Schiff vor dem Auseinanderziehen

strengen Abgasgrenzwerte in der Nordsee zu erfüllen. Anstelle der beiden verlängerten Schiffe werden in der Irischen See zwei Neubauten auf der 236 Kilometer langen Strecke eingesetzt. Der Erste wird die „Stena Embla“ sein. Sie ist eine von elf E-Flexer-Einhei-

ten, die derzeit in China gebaut werden.

Was mit den beiden bislang auf der Ostsee fahrenden Schiffen passiert, ist noch unklar. Die „Scottish Viking“ ist nur gechartert, die „Stena Flavia“ gehört der Reederei.

Text: Matthias Soyka

Containerbeladung auf ganz neuem Niveau

2.250 mm

8.000 kg bei Lastschwerpunkt 900 mm

NORGATEC moves & more

NORGATEC Handelsgesellschaft mbH Meessen 8 22113 Oststeinbek T: +49 (0) 40 780 427-0 www.norgatec.de welcome@norgatec.de

Wann Versicherungen nicht zahlen

Autofahrer müssen auf ihre Wagen immer auch selbst achten

Die Corona-Krise überlastet derzeit auch die Tätigkeit der Gerichte. Gleichwohl hat der Bundesgerichtshof (BGH) mal wieder für eine Entscheidung Zeit gefunden, die (neben dem Fußball) unser liebstes Hobby betrifft: unser Auto. Und auch das Landgericht (LG) München wartet diesbezüglich mit einer sehenswerten Entscheidung auf. Nein, dieses Mal geht es in beiden Fällen nicht um Abgasbetrug, sondern um die ach so lästige Frage von Reparaturkosten infolge eines Unfalls bzw. unsachgemäßer Reparaturausführung.



Foto: SLH

Autofahrer müssen nach dem Reifenwechsel selbst dafür sorgen, dass die Radmuttern nachgezogen werden

Wenn man den Preis für einen Neuwagen nach einem Unfall ersetzt haben möchte, dann muss man ihn auch gekauft haben. Ansonsten bekommt man nur die Reparaturkosten. Das hat der BGH klargestellt.

Wird ein neues Auto bei einem Unfall erheblich beschädigt, steht dem Eigentümer der volle Kaufpreis zu, aber nur, wenn er sich mit dem Geld auch wirklich einen gleichwertigen Neuwagen angeschafft hat. Anders sei eine

Entschädigung, die den Reparaturaufwand übersteige, nicht zu rechtfertigen, entschied der BGH in einem Streit aus Hessen.

Der Kläger hatte sich 2017 für gut 37.000 Euro einen neuen Mazda gekauft. Keinen Monat nach der Zulassung kam es zu dem Unfall – das Auto hatte erst 571 Kilometer auf dem Tacho. Das Frankfurter Oberlandesgericht hatte den Unfallverursacher trotzdem nur zur Zahlung von gut 6.000 Euro für die

Reparatur verurteilt. Dabei war eine Wertminderung des Autos um 1.000 Euro mitberücksichtigt.

Neuwagenpreis nur bei Neukauf

Das ist laut BGH richtig so. Nach früheren Entscheidungen der obersten Zivilrichter kann einem Autofahrer zwar ausnahmsweise der volle Kaufpreis zustehen, wenn der neue Pkw nicht mehr als 1.000 Kilometer gefahren und der Schaden erheblich

ist – denn der Makel des Unfallwagens lässt sich durch eine Reparatur nicht beheben. Er muss sich dann aber auch ein neues Auto gekauft haben. Eine fiktive Abrechnung auf Neuwagenbasis gehe nicht, so der u.a. für Verkehrsunfallsachen zuständige VI. Zivilsenat. Alles andere sei mit dem Wirtschaftlichkeitsgebot und dem Bereicherungsverbot nicht zu vereinbaren, heißt es in dem neuen Urteil. Schließlich müsse auch der Anspruch auf

Ersatz des Minderwertes berücksichtigt werden, der ausgleichen kann, dass ein repariertes Unfallfahrzeug wertmäßig hinter dem Neuwagen zurückbleibt. Auch den Einwand des Halters, er habe es aus finanziellen Gründen unterlassen, ein neues Auto zu kaufen, können die Bundesrichter nicht nachvollziehen. Er sei substanzlos, nicht bewiesen und daher unerheblich. Das Argument, der Geschädigte könne den Neuwagenkauf auch nachholen, ließen sie ebenfalls nicht durchgehen. Solange kein neues Auto gekauft wurde, fehle die Anspruchsvoraussetzung für die Kostenerstattung.

Radmuttern immer selbst kontrollieren

Nach 50 Kilometern Fahrt müssen die Schrauben nach einem Reifenwechsel nachgezogen werden. Ein Autofahrer, der einen entsprechenden Hinweis der Werkstatt ignorierte, muss sich nun Mitverschulden an einem Unfall anrechnen lassen.

Jeder Autofahrer muss sich nach Auffassung des Landgerichts (LG) München II nach einem Reifenwechsel noch einmal vergewissern, ob die Schrauben auch richtig angezogen sind. Das hat das Gericht kürzlich entschieden. Der Fahrer

eines speziell getunten, 830 PS starken Wagens hatte eine Werkstatt verklagt, weil ein Hinterrad sich kurz nach einem dort durchgeführten Reifenwechsel gelöst und er daraufhin einen Unfall gebaut hatte.

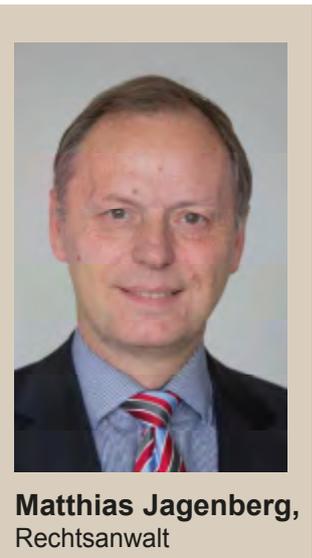
Er hatte knapp 24.000 Euro plus Zinsen von der Werkstatt gefordert, obwohl seine Vollkasko-Versicherung den Schaden übernahm. In der Summe enthalten waren neben einer mit der Versicherung vereinbarten Selbstbeteiligung von 4.715 Euro auch noch Transportkosten für das Auto, eine Wertminderung des Unfallautos und Nutzungsausfall in Höhe von 9.044 Euro für 76 Tage. Das Gericht verurteilte die Werkstatt allerdings nur zu einer Zahlung von rund 5.900 Euro.

Fahrer hat Mitschuld an Unfall

Dem Kläger stehe nur ein Teil der Ansprüche zu, entschied das Gericht, denn ihm sei „ein Mitverschulden in Höhe von 30 Prozent anzulasten“. Er habe einen Hinweis darauf, dass die Radschrauben nach einer Fahrt von 50 Kilometern nachzuziehen seien, zwar erhalten, jedoch nicht befolgt, „so dass bei entsprechender Durchführung der Unfall hätte vermieden

werden können“. Die Hauptschuld sah das Gericht aber dennoch bei der Werkstatt, weil die Schrauben ursprünglich nicht richtig festgezogen worden seien.

Eine Nutzungsausfallentschädigung stünde dem Kläger nicht zu, da ihm für die Zeit des Nutzungsausfalls ein Firmenwagen zur Verfügung stand, dessen Nutzung ihm zumutbar war. Außerdem konnte eine Sachverständige eine Wertminderung nicht feststellen, da es sich bei dem Wagen um einen Spezialumbau mit Einzelstückcharakter handele. Damit gebe es keinen Markt und



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

somit keine Vergleichsbasis für die Feststellung einer Wertminderung. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig, weil Berufung eingelegt wurde.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



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



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg
Tel.: 040 - 78 04 74 - 0
info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

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

Sushi statt Pasta

Das italienische Restaurant „Del Favero“ hat einen neuen Inhaber



Das Restaurant gegenüber des AEZ-Haupteingangs



Hell und Modern: Im Inneren hat sich nichts geändert

Das „Del Favero“ gegenüber dem Alstertal Einkaufszentrum in Hamburg-Poppenbüttel war schon Gegenstand eines Restauranttipps in dieser Zeitung. Damals hatten wir es als einen der besten Italiener der Stadt gefeiert. Nun aber hat der Pächter gewechselt und mit ihm die Speisekarte. Grund genug also für uns, dem beliebten Lokal noch einmal einen Besuch abzustatten.

Auf den ersten Blick werden die Gäste nichts Neues entdeckten. Das Interieur ist Gottlob gleich geblieben. Hell, leicht lounge-artig, modern-gediegen. Doch der Ober, auch der ist übernommen worden, warnt gleich: „95 Prozent der Karte sind nun anders.“ Statt eines Pizsakochs gibt es nun einen Sushi-Meister. Und tatsächlich: Statt jeder Menge Pizza und Pasta finden wir jetzt hauptsächlich die japanischen Häppchen auf der Karte – und satte Preise: Zwischen 7,80 und 24,50 Euro kosten die diversen Sushi-Variationen. Pasta-Gerichte gibt es gerade noch fünf, und die kosten zwischen 13,50 Euro (Penne mit Mozzarella und Basi-

likum) und 18,50 Euro (Spaghetti mit Black Tiger Garnelen und Steinpilzen).

Naturgemäß ist der Fisch noch teurer. Pannfisch, Dorsch, Scholle oder Zanderfilet liegen jeweils bei 18,50 Euro, Seeszunge dagegen bei satten 42,50 Euro. Auch Steaks gibt es. Alle sind für 32,50 Euro zu haben, Beilagen kosten extra.

Wir entscheiden uns für eine Bento-Platte und Kalbsschnitzel (je 24,50 Euro). Doch mein Gegenüber, ein Zwerg

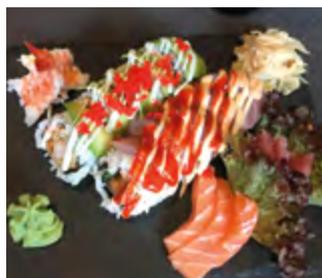
von 60 Kilogramm, wird davon nicht so recht satt, obwohl alles sehr gut schmeckt. Wenigstens hier ist sich das „Del Favero“ treu geblieben. Eine Nachspeise verkneifen wir uns indes. Knapp zehn Euro für Rote Grütze oder 11,50 Euro für Tiramisu war uns zu happig. Wer es günstiger haben möchte, sollte hier mittags vorbei schauen, denn auf der Tageskarte sind nicht nur niedrigere Preise zu finden, sondern auch

deutlich mehr der guten alten Pasta-Gerichte. Da die übrigen Köche alle geblieben sind, wäre es eine gute Idee des neuen Pächters, dies auszunutzen und zu alten Tugenden zurückzukehren.

Text: Nils Knüppel

Del Favero
Heegbarg 28
22391 Hamburg
Tel: 040 - 606 10 75
www.delfavero.de
info@delfavero.de

Öffnungszeiten:
täglich 12 - 22 Uhr



Große Sushi-Platte



Spaghetti mit Garnelen



Putziges Kalbsschnitzel

Jesse räumt ab

In „El Camino“ wird die Erfolgsserie „Breaking Bad“ fortgesetzt



Von Nazis eingesperrt



Erinnerung an Freundin



Dumm gelaufen: Cops nehmen Jesse hops



Geld in Säcken



Auftritt des Retters

Sechs Jahre nach dem Ende der Erfolgsserie „Breaking Bad“ hat Regisseur Vince Gilligan einen offenen Handlungsstrang aufgegriffen und den zweistündigen Thriller „El Camino“ gedreht. In dessen Zentrum steht Jesse Pinkman (Aaron Paul), der in der letzten Folge vom eigentlichen Star der Serie, Chemielehrer Walter White (Bryan Cranston), aus einem Verließ von Neo-Nazis frei geschossen wird. Jesse raste mit der Karre des Bosses, einem El Camino, davon.

Genau hier beginnt der Streifen. Jesse ist auf der Flucht vor der Polizei und findet bei den alten Drogenkumpeln Skinny Pete und Badger kurze Zeit der Erholung und Hilfe, ehe sich der von Narben übersäte auf in ein neues Leben macht. Doch dazu braucht er Geld. Dies vermutet er in der Wohnung eines seiner verblichenen Peiniger, Todd. Als er diese auf den Kopf stellt, platzen zwei Cops herein und stellen Jesse vor eine schwierige Entscheidung...

Eins gleich vorne weg: Wer die Serie nicht gesehen hat, wird

manche Anspielung und Rückblende nur schwer verstehen. Dennoch können auch Unbedarfte mitverfolgen, wie ein geschundener Anti-Held versucht, seine kriminelle Vergangenheit als Kleinkrimineller hinter sich zu lassen. Letztlich hilft ihm dabei Ed, ein Staubsaugerverkäufer, in dem sich Robert Foster („Jackie Brown“) selbst spielt. Der Mime war im wirklichen Leben einmal Staubsaugervertreter, bevor er die Schauspielerei für sich entdeckte. Tragischer Weise verstarb Foster am Tag der Premiere 78-jährig an einem Hirntumor.

Allein sein lakonisches Spiel macht den Film sehenswert, wenngleich die Netflix-Produktion den Makel hat, mit allzu vielen Rückblicken nicht aufgeklärte Handlungsfetzen aus der Serie zu einem logischen Ende bringen zu müssen.

Dennoch hat der Streifen auch manch Unerwartetes parat. So mutiert der eher schwächliche Jesse im Laufe seiner Flucht zu einem durchaus abgezockten Kriminellen, dem es auch gelingt, das FBI vor dem Haus seiner Eltern auszutricksen.

Und schließlich hält Gilligan auch eine Art

Western-Schießerei in petto, die zumindest nicht den üblichen Ausgang nimmt. So bietet „El Camino“ in einer Zeit, in der kaum noch Filme auf den Markt oder DVDs in die Regale kommen, mitunter erfreuliche Kurzweil.

Text: Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

BLG LOGISTICS:



Christine Hein (53) ist neuer Finanzvorstand bei der BLG-Tochter. Sie löst Jens Bieniek ab, der das Unternehmen auf eigenen Wunsch nach sieben Jahren Vorstandstätigkeit zum Jahresende verlässt. Nach Andrea Eck,



die den BLG-Geschäftsbereich AUTOMOBILE verantwortet, und Arbeitsdirektorin Ulrike Riedel ist Christine Hein somit die dritte Frau in dem sechsköpfigen Vorstand. Die Diplomkauffrau arbeitete nach Stationen bei dem Oberhausener Maschinenbauer Babcock Borsig in den 1990er Jahren seit 2003 in verschiede-

nen Bereichen des französischen Mineralölkonzerns Total. Zuletzt war sie als Geschäftsführerin der Total Global Financial Services, dem konzerninternen Shared Service Center Accounting, eingesetzt, dessen Gründung und Aufbau sie zuvor als Programm Manager entscheidend vorangetrieben hatte. In den Jahren 2015 und 2016 war Hein als Vice President Corporate & Project Finance, Refining Chemicals/ Marketing & Services der Total SE unter anderem für die finanzielle Analyse und Risikobewertung größerer Investitionen verantwortlich. Weitere Stationen führten sie neben Frankreich und Deutschland auch nach Singapur. Bieniek war seit über 20 Jahren in der BLG und hat unter anderem die Transformation der BLG hin zu einem international agierenden Logistikunternehmen mit vorangetrieben.

Kube & Kubenz Logistikgesellschaft:



Konstantin Kubenz (31) hat mit sofortiger Wirkung die Geschäftsleitung von seinem Vater Michael (63) übernommen. Die Hamburger Spedition will weiterhin Verkehre für die chemische und petrochemische



Chemie organisieren. Konstantin Kubenz hält bereits seit 2015 die Mehrheitsanteile der Gesellschaft und war seit 2018 gemeinsam mit seinem Vater in der Geschäftsführung tätig. Der wiederum war lange Jahre Präsident des DSLV Bundesverbands Spedition und Logistik.

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:

8. Dezember 2020



Rostock baut Hafenfläche aus

Rostock – Die Hafengesellschaft ROSTOCK PORT baut zwischen dem Hafeneingang und dem Hafenbecken A 70.000 Quadratmeter aus. Sie sollen von Autolink Germany bewirtschaftet werden. Dabei wird auch eine Unterführung unter der vierspurigen Hauptstraße geschaffen, um die zwei getrennten Hafenterrassen miteinander zu verbinden. Auch eine Bahnanbindung wird gelegt.

Temperatursensoren an VTG-Waggons



Hamburg – Ab dem Jahresende setzt der Waggonvermieter VTG Temperatursensoren ein, um den Zustand von hochwertigen, temperatursensiblen Waren lückenlos zu überwachen sowie Informationen digital und in Echtzeit zu übertragen. Dafür werden 3.000 Güterwagen mit Sensoren ausgerüstet, die die Temperatur des Kessels, des Heizsystems und des Auslaufes erfassen können. Die erhobenen Daten werden in der Cloud zusammengeführt und dort verarbeitet. Damit wird sichergestellt, dass die transportierten Güter ihren Bestimmungsort in einwandfreiem Zustand erreichen.

Erster Gas-Lkw bei Mosolf



Kirchheim/Teck – Die auf Automobiltransporte spezialisierte MOSOLF-Gruppe testet in einem Scania-Lkw einen Compressed Natural Gas-(CNG-) Antrieb. Das Fahrzeug verfügt über vier Tanks und wird im Brandenburger Raum eingesetzt. Die CO₂-Einsparung liegt bei mindestens 20 Prozent gegenüber Dieselfahrzeugen, bei der Betankung mit Bio-Methan sogar bei 100 Prozent.

Antwerpen testet Drohnenüberwachung



Antwerpen – Die Hafengesellschaft setzt erstmals testweise eine Drohne zur Überwachung des 120 Quadratkilometer großen Hafengebiets ein. Neben regelmäßigen Kontrollen soll das Fluggerät auch bei Zwischenfällen eingesetzt werden. Unterdessen ist der Gesamtumschlag in Europas zweitgrößtem Hafen um 4,4 Prozent zurückgegangen.

Während der Containerumschlag nahezu stabil blieb, brach der Umschlag von Neufahrzeugen um 30 Prozent und von Gebrauchtfahrzeugen um 23,7 Prozent ein. Der Umschlag von flüssigen Massengütern sank um 5,7 Prozent, bei trockenen Massengütern um 15,5 Prozent. Vor allem Kohle war extrem schwach.

Gebrüder Weiss nun auch in Neuseeland



Lauterach – Das Logistikunternehmen Gebrüder Weiss hat eine neue Repräsentanz für Luft- und Seefracht-Services in Christchurch, der größten Stadt auf der Südinsel von Neuseeland, eröffnet. Seit Juli wickeln die Vorarlberger Luft- und Seefrachttransporte über eigene Standorte in Australien und Neuseeland ab. Mit insgesamt 19 Mitarbeitern ist das Unternehmen in Neuseeland in Auckland und neu in Christchurch sowie in Australien in Melbourne und Sydney vertreten.

Spelle baut neues Rangiergleis

Spelle – Die Spelle-Venhaus GmbH will im nächsten Jahr den Hafen für 3,5 Millionen Euro weiter ausbauen. Vorgesehen sind ein zusätzliches Abstell- und Rangiergleis, die Einrichtung einer Zugangsschranke sowie die Herstellung einer Lagerfläche.



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

