

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Ein Schiff mit Corona-Maske

Die Hamburger Orion Reederei will damit auf die Reiseverbote für Crews hinweisen



Da guckten die Kolumbianer nicht schlecht, als vor ihrer Küste der Hamburger Frachter so vorfuhr

Das gab es auch noch nicht: Ein Schiff mit Corona-Maske. Die „MV VELSHEDA“, ein 229 Meter langer Massengutfrachter mit 82.000 Tonnen, trug sie vor dem Nordwestküste Südamerikas und soll auf ein internationales Problem in der Seeschifffahrt hinweisen: Crews von Seeschiffen ist es wegen der corona-bedingten Reisebeschränkungen häufig unmöglich, nach mehrmonatiger Reise zurück nach Hause zu fliegen.

Die Aktion wurde von Julius Reith initiiert, General Manager der Hamburger Orion Reederei. „Die Shutdowns und Verzögerungen aufgrund von Covid-19 hatten bereits weitreichende Auswirkungen

auf die internationale Schifffahrt. Seeleute müssen nun endlich als systemrelevante Arbeitskräfte anerkannt werden, die die Weltwirtschaft aufrechterhalten und täglich grundlegende, lebensnotwendige

Güter liefern“, sagt er. Zehntausende Seeleute seien durch diese Regeln buchstäblich gefangen und könnten die Schiffe weder verlassen noch aus entfernten Häfen nach Hause reisen. **Seite 12**

Strategie

Der ZDS fordert klare Aussagen des Bundes zur Klimawende. **S.6**

Umdenken

Die E.on-Tochter Uniper hat ihre Pläne für ein LNG-Importterminal gestoppt. **S.10**

Alternative

Die Deutsche Bahn will ab 2022 bei Tübingen einen Wasserstoffzug testen. **S.14**



Liebe Leserinnen und Leser,

dieser verdammte Virus hat uns das ganze Jahr versaut. Nun endlich scheint aber Licht am Ende des Tunnels zu sein. Impfstoffe stehen kurz vor dem Einsatz. Bleibt nur zu hoffen, dass diese zügig verabreicht werden.

Die Kommunen wollen dabei meist auf große Hallen zurückgreifen, Hamburg etwa auf die Messehallen. Bis zu 7.000 Bürger sollen da täglich eine Dosis erhalten. Da das Serum nach vier Wochen ein zweites Mal verabreicht werden muss, würde eine Impfung aller Einwohner der Stadt rund 500 Tage dauern. Das kann es kaum sein.

Warum bedient man sich nicht der Infrastruktur von den Wahlen und funktioniert diese zu Impfzentren um? So hätte man die Bevölkerung innerhalb weniger Tage versorgt.

Ich wünsche Ihnen trotz allem ein frohes Weihnachtsfest!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

- HamburgerHafenholtlangsamauf4
- Seehäfen drücken aufs Tempo 6
- ZDS-Positionspapier 8
- Uniper stoppt LNG-Pläne 10
- Corona und die Schifffahrt 12

Wirtschaft



14



16

- Bahnbausteren Wasserstoffzug 14
- HANSEBLOC-Projekt 16

Recht & Geld

- Corona-Gesetz voller Fehler 18

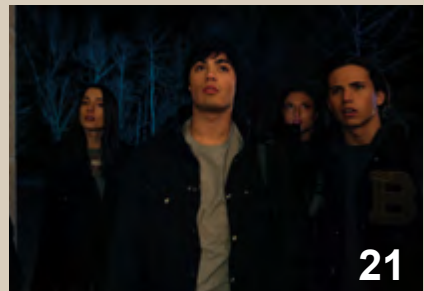
Essen



20

- Stocks 20

DVD



21

- Das Haus der Geheimnisse 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

Noch rund zehn Prozent Minus

Hamburger Hafen erholt sich allmählich vom Corona-Schock



Foto: HMM/Hasenpusch Productions

Im Containerbereich lag das Minus deutlich geringer als im Massengutumschlag

Der Hamburger Hafen hat sich im dritten Quartal erwartungsgemäß von den massiven Einbrüchen des Frühjahrs erholt. Der Rückgang im Gesamtumschlag betrug Ende September noch -10,7 Prozent nach -16,2 Prozent Ende Juni. 93,2 Millionen Tonnen wurden insgesamt über die Kaikanten bewegt, wobei die Erholung im fast vollständig containerisierten Stückgutbereich mit 65,2 Millionen Tonnen oder 6,3 Millionen TEU (-9,9 Prozent) stärker ausfiel als beim Massengut mit 28 Millionen Tonnen (-12,4 Prozent). Beim Containerumschlag gab es eine deutliche Diskrepanz zwischen Import (-14,4 Prozent) und Export (-5,5 Prozent).

Auf der Importseite führten vor allem die gesunkene Stahlproduktion zu weniger Umschlag von Erz und Kohle. Dagegen entwickelte sich in den ersten drei Quartalen der Umschlag von Getreide und Düngemittel positiv und erreichte ein Volumen von 5,6 Millionen Tonnen (+20,1 Prozent). Der Mengenrückgang ist im Wesentlichen auf den mit Abstand für Hamburg wichtigsten Handelspartner China zurückzuführen. Dort gab es Einbußen in Höhe von 11,3 Prozent. Auch die Verkehre mit Russland (-15,8 Prozent), Südkorea und Schweden (je -11,8 Prozent) liefen schwach. Es gab aber auch gegenläufige Tendenzen. Der

Umschlag mit den USA (+0,1 Prozent), aber auch Singapur (+7,1 Prozent), das Vereinigte Königreich (+41,0 Prozent) und Malaysia (+5,5 Prozent) verbesserte sich.

Mehr Exporte nach Großbritannien wegen Brexit

„Die unverändert positive Containerverkehrsentwicklung mit den USA überrascht vor dem Hintergrund der dort durch Corona beeinträchtigten Wirtschaftsleistung und einer sinkenden Nachfrage. Die positive Entwicklung im Containerverkehr mit Großbritannien ist auf vermehrt durchgeführte Transporte von

Leercontainern für den deutschen Markt und auf verstärkt stattfindende Lieferungen nach Großbritannien vor dem anstehenden Brexit zurückzuführen,“ so Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Ingo Egloff.

Seit Juli sehe das HHM eine Stabilisierung in der Umschlagentwicklung und damit einen insgesamt geringeren Rückgang beim Seegüterumschlag des Hamburger Hafens. „Die im Sommer gesunkenen Infektionszahlen und die daraufhin gelockerten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie sowie das Auffüllen der Läger für das Weihnachtsgeschäft sind als Ursachen zu nennen“, erläutert

der zweite HHM-Vorstand Axel Mattern.

Von den großen Hamburger Umschlagunternehmen erzielte die HHLA trotz eines Umsatzrückgangs von 8,1 Prozent (959,9 Millionen Euro) ein operatives Ergebnis (EBIT) von 107,1 Millionen Euro. Dennoch bedeutet dies immer noch ein Minus von -38,9 Prozent). Der Rückgang der Containermengen betrug in Hamburg 11,8 Prozent, in Tallinn und Odessa lag das Minus bei je fünf Prozent. Deutlich geringere Einbußen musste EUROGATE in Hamburg (-3,9 Prozent) und Bremerhaven (-5,6 Prozent) hinnehmen. Jedoch brach der Umschlag in Wilhelmshaven sogar um mehr als ein Drittel ein und lag nur noch bei

knapp 325.000 TEU. Ähnlich bitter war die Lage in Italien, wo EUROGATE an den drei Terminals ein Minus von 15,6 Prozent hinnehmen musste. Bei den übrigen Terminals (Tanger, Limassol, Lissabon und Ust-Luga) wurden im Schnitt 11,3 Prozent weniger Container umgeschlagen.

Zum Jahresende Verluste im einstelligen Bereich erwartet

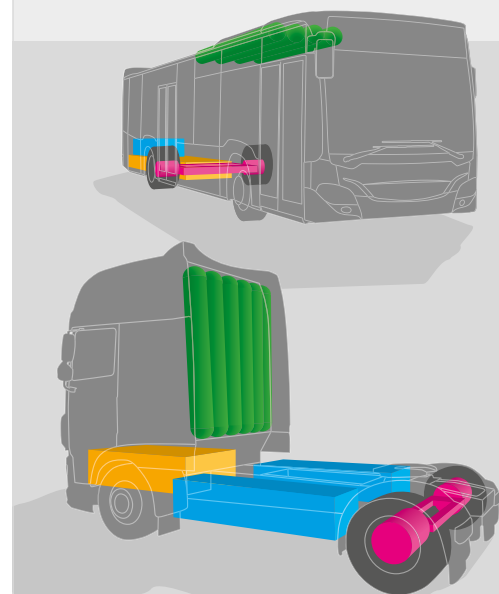
„Wir werden das starke Vorjahresergebnis trotz der Erholung seit der Jahresmitte nicht mehr erreichen“, zog Egloff ein Fazit. „Aber die Entwicklung ab Juli lässt hoffen, dass wir am Jahresende nur Verluste im einstelligen Bereich haben werden.“

Text: Matthias Soyka



VON DIESEL ZU WASSERSTOFF

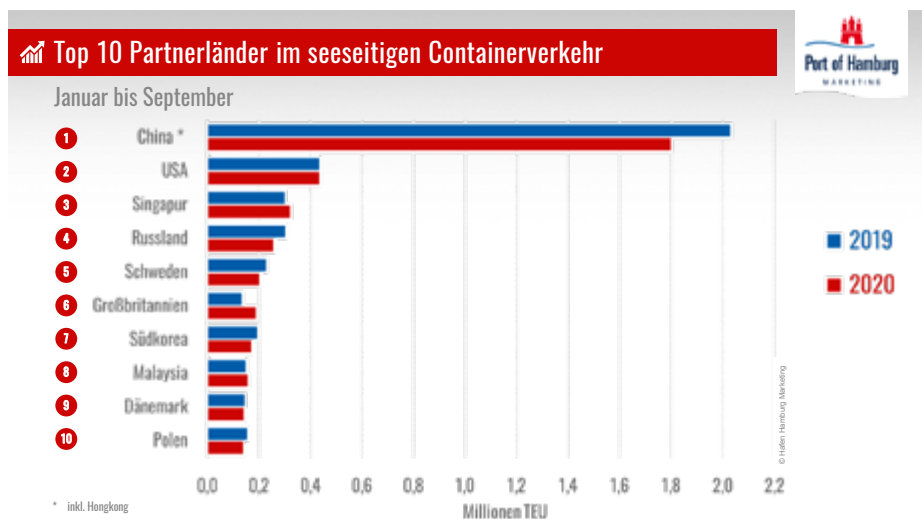
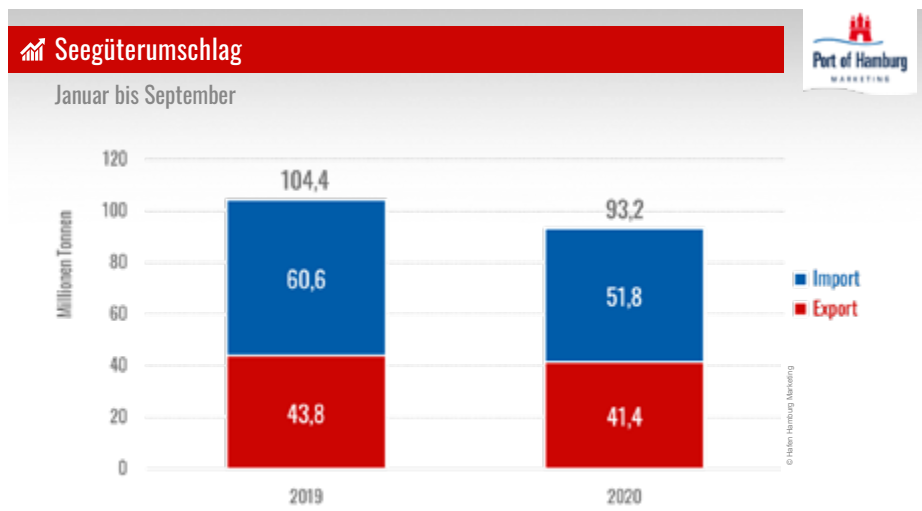
Umrüstung von bestehenden LKW, Bussen und anderen Fahrzeugen auf Wasserstoff-Antrieb



- Wasserstofftanks
- Batteriemodul
- Brennstoffzellen
- Elektro-Achsmotoren

WE CREATE THE FUTURE

www.cleanlogistics.de



ZDS fordert ehrgeizige Standortpolitik

Die Bundesregierung soll die Trassenpreise und Lkw-Maut senken



Der Export von Autos und Autoteilen war zwischenzeitlich um über 25 Prozent eingebrochen

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) fordert angesichts der Corona-Pandemie und des harten internationalen Wettbewerbs eine „ehrgeizige Standortpolitik“ der Bundesregierung. Sein Präsident Frank Dreeke (BLG) sah zwar das Fristenmodell zur Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer als „großen Schritt“ in die richtige Richtung. Jedoch müsse es auf Dauer durch das Verrechnungsmodell, das in anderen EU-Staaten gilt, ersetzt werden.

Zudem müssten die Transportwegelkosten wie Trassenpreise und die Lkw-Maut so an die europäischen Nachbarstaaten ange-

glichen werden, dass nicht mehr Konkurrenzhäfen an Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer bevorteilt seien. Auch die Abgaben

im Binnenschiffbereich müssten gesenkt werden. Zudem gebe es beim Breitbandausbau noch viel zu tun. Hier hinke Deutschland



Frank Dreeke,
ZDS-Präsident



Angela Titzrath,
ZDS-Präsidiumsmitglied



Jan Müller,
ZDS-Präsidiumsmitglied

ebenfalls anderen EU-Staaten hinterher. Eine leistungsfähige digitale Infrastruktur sei aber notwendig, um die Digitalisierung von Umschlag und Logistikprozessen effektiv begleiten zu können. Überdies gelte es, die Offshore-Windkraft weiter zu fördern und die Abgabe von Landstrom für Reeder zu rentabilisieren.

Durch die Corona-Pandemie hätten die deutschen Seehäfen im ersten Halbjahr 2020 einen Umschlagrückgang von zehn Prozent auf insgesamt 135,7 Millionen Tonnen hinnehmen müssen. „Herbe Verluste“ habe es vor allem bei den Asien-Verkehren (-14,9 Prozent) und den Amerika-Verkehren (-11,4 Prozent) gegeben. Der Kfz-Export lag zwischen 15 und 25 Prozent unter dem Vorjahr. Die Kreuzfahrtbranche hat quasi einen

Totalausfall (-94 Prozent) hinnehmen müssen. Die geringeren Umschlagzahlen hätten auch zu im Verhältnis höheren Fixkosten und zu vorübergehender Kurzarbeit in einigen konventionellen Betrieben in Hamburg, Bremen, Bremerhaven und Wilhelmshaven geführt. Eine Sonderentwicklung habe es dagegen beim Getreide gegeben, sagte Jan Müller (Brake). Hier seien die Einbrüche aus den schwachen Ernten nach dem Dürresommer 2018 auf ein Normalniveau zurückgekehrt.

Nach einer Erholung im dritten Quartal dürfte das Minus im Gesamtumschlag zum Jahresende im „mittleren einstelligen Prozentbereich“ liegen. Grundsätzlich sei davon auszugehen, so Dreeke, dass sich der Containerumschlag schneller als der Automobilexport erholen werde.

Aufgrund der Pandemie sei jedoch die Entwicklung des Welt Handels kaum berechenbar. Auch der drohende ungeordnete Brexit könnte zu unvorhersehbaren Auswirkungen führen. Sollten in Großbritannien weitergehende Regelungen als in der EU gelten, könnte das Vereinigte Königreich ein „unangenehmer Nachbar“ werden.

Trotz der schwierigen Lage seien sich die deutschen Seehafenbetriebe aber ihrer Stärken bewusst. Sie seien führend bei Innovationen und Klimaschutz. Die Bundesregierung sei auf dem richtigen Weg, müsse aber mehr aufs Tempo drücken. Gerade die Seehafenbetriebe könnten bei Innovationen eine führende Rolle einnehmen, betonte ZDS-Präsidiumsmitglied Angela Titzrath (HHLA).

Text: Matthias Soyka

Sys|ng

Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Time-Slot-Management (TR02)
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinstbetriebe
- Jahrzehntlanges Know-how

Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



Sysng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysng.de

20149 Hamburg
info@sysng.de

Wir brauchen klare Konzepte

Zentralverband der Seehafenbetriebe legt Positionspapier zur Energiewende vor



Foto: NPorts

Klimaschutz, der sofort einsetzt: Ein LNG-Schiff wird in Emden von einem Bunkerschiff aus betankt

Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) hat die Bundesregierung aufgefordert, im Zuge der Umstellung der Wirtschaft auf nicht-fossile Energieträger klare Regeln und Konzepte vorzulegen. In einem 22-seitigen Positionspapier des ZDS heißt es, dass mit dem Ausstieg aus der Kohle, die 18 Prozent des bundesdeutschen Primärenergiebedarfs ausmache und zu 88 Prozent importiert werde, neben dem eigentlichen Kohleumschlag auch sekundäre Ladungsströme wie Gips wegfielen, der als Abfallprodukt in Kohlekraftwerken entsteht. Für diese wegbrechenden Märkte müssten die Seehäfen neue Ladungsströme erschließen, was mit beträchtlichen Zusatz- und Neuinvestitionen verbunden sei.

Deshalb fordert der ZDS hier Fördermaßnahmen. Gleiches gilt für den Umschlag von flüssigem Gas (LNG) und Wasserstoff. Gerade für LNG sollte eine von der EU geplante kategorische Ablehnung von Subventionen für fossile Kraftstoffe überdacht werden. LNG sei als Brückentechnologie sehr hilfreich, die Klimaziele zu erreichen. Immerhin liege der Anteil von Erdgas am Gesamtenergieverbrauch bei einem Viertel.

Nur Erdölprodukte sind mit einem Anteil von 35 Prozent noch wichtiger. Fast der gesam-

te Erdölbedarf wird dabei importiert (99 Prozent). Vor allem Wilhelmshaven sticht hier mit 18,4 Millionen Tonnen gefolgt von Brunsbüttel 4,2 Millionen Tonnen hervor. Wenn bis Ende 2022 die letzten sieben Atommeiler abgeschaltet werden (6,4 Prozent des Gesamtenergiebedarfs), rückt der Anteil des grünen Stroms immer mehr ins Zentrum. Allein die Offshore Windräder produzieren bereits jetzt 7,5 Gigawatt. Der ZDS begrüßt, dass das Ausbaziel in diesem Segment bis 2030 auf 20 GW und auf 40 GW bis 2040

angehoben wurde. Nach Großbritannien bleibe Deutschland damit das zweitgrößte Offshore-Windkraft-Land der Erde.

Wasserstoff als „aussichtsreiche Alternative“

Wasserstoff sieht auch der ZDS als „aussichtsreiche Alternative zu fossilen Brennstoffen“, sowohl im Verkehr als auch in der industriellen Produktion. Die Windenergie nehme bei der Produktion von grünem Wasserstoff eine entscheidende Rolle ein. Die Seehäfen könnten eine wesentliche

Rolle bei der Forschung und Testanwendung neuer Technologien spielen. Die Terminalbetriebe mit ihrer Fülle an Flurförderfahrzeugen seien ideal für Testsetups. Ebenso eigneten sich die Seehäfen als hervorragender Standort für den Bau von Elektrolyseuren, die Wasserstoff produzieren. Bis zu fünf GW Gesamtleistung sollen bis 2030 in Deutschland erzeugt werden. Dennoch werde auch Wasserstoff ein Importprodukt bleiben. Derzeit führt Deutschland 70 Prozent seines Energiebedarfs aus anderen Ländern ein. Deshalb müsse der Bund den Bau von Wasserstoff-Importterminals ebenso fördern wie den Aufbau einer Tankinfrastruktur im Bundesgebiet.

Landstrom soll Luftqualität verbessern

Um die Luftqualität in Häfen zu verbessern, seien Landstroman-

schlüsse sinnvoll, so der ZDS, da drei Viertel aller Emissionen in den Häfen von Schiffen herührten, nur 15 Prozent von den Terminals. Allerdings lehnt der ZDS eine EU-weite Verpflichtung zum Ausbau eines flächendeckenden Landstromnetzes ab. Der forderte stattdessen „realistische Rahmenbedingungen im Hinblick auf Schiffstypen, Fahrtrouten, regionale und europäische Zielvorgaben, Bedarfe, Nachfrage und Harmonisierung des EU-Strommarktes sowie Kosteneffizienz der Landstrominfrastruktur“.

Bund fördert Ausbau mit 140 Millionen Euro

Immerhin habe der Bund geeignete Voraussetzungen für die Abnahme von Landstrom in deutschen Häfen geschaffen, indem hier der Anteil der

EEG-Umlage auf 20 Prozent begrenzt wurde und ein Förderprogramm von 140 Millionen Euro für Landstromanlagen auf den Weg gebracht wurde. Davon gehen allein 42 Millionen Euro der für den gesamten Ausbau geplanten 75 Millionen Euro nach Hamburg. Als erster Hafen in Europa wird die Hansestadt künftig auch für große Containerschiffe an den Terminals Burchardkai, Europakai und Predöhlkai eine Landstromversorgung im Hafen anbieten. Darüber hinaus wird das Landstromangebot auf alle Kreuzfahrtterminals ausgeweitet. Je eine Landstromanlage wird an den Kreuzfahrtterminals HafenCity (CC1) und Steinwerder (CC3) gebaut. Auch die Binnen- und Hafenschifffahrt soll vom Ausbau der Landstromversorgung profitieren.

Text: Matthias Soyka



Peter Schlosser · Sina Schlosser

Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

SPEDITIONS-ASSEKURANZ VERSICHERUNGSMAKLER GMBH

Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt

Telefon: +49 (0) 41 65 / 22221-0

Telefax +49 (0) 41 65 / 8 10 41

E-Mail: info@speditions-assekuranz.de

Internet: www.speditions-assekuranz.de



Die wichtigsten Versicherungsangebote:

- Speditionshaftung
- Frachtführerhaftung
- CMR
- Kabotage
- Warentransport
- Gebäude
- Lagerinhalt
- Büroinhalt
- KFZ
- Trailerkasko
- Maschinenbruch
- Stapler
- Rechtsschutz
- Elektronik
- Haftpflicht
- Privatversicherungen

Uniper stoppt LNG-Pläne

Vorerst kein Importterminal in Wilhelmshaven wegen zu geringer Abnahmezusagen



Foto: Uniper SE

So hatte sich Uniper das schwimmende Importterminal in Wilhelmshaven vorgestellt

Lange Gesichter in Hannover, eitle Freude in Kiel: Die ehemalige E.on-Tochter Uniper SE, die nun zum finnischen Energiekonzern Fortum gehört, hat ihre Pläne für ein LNG-Importterminal in Wilhelmshaven auf Eis gelegt. Hintergrund sei „die fehlende Bereitschaft von Marktteilnehmern, im derzeitigen Umfeld Import-Kapazitäten des geplanten Terminals verbindlich zu buchen“, heißt es in einer Erklärung des Energiekonzerns. Das Verfahren zur Feststellung des Interesses der Marktteilnehmer war Ende Oktober abgeschlossen worden. Zahlreiche Unternehmen hätten teilgenommen und ihr allgemeines Interesse erklärt, aber zu wenige hatten verbindliche Buchungen vorgenommen.

Die Projektgesellschaft LTeW hatte bereits vor Monaten darauf hingewiesen, dass die endgültige Investitionsentscheidung über den Bau eines Terminals auf der Grundlage einer ausreichenden Nachfrage seitens der Marktteilnehmer und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit getroffen werde. Diese habe sich – offenbar situationsbedingt – nicht im erhofften Maße eingestellt. LTeW überlege nun mehrere neue Optionen, wie der Standort Wilhelmshaven als Importhafen für umweltfreundliches Gas genutzt werden kann. Diese neue Konzeptphase sieht

sowohl die Anpassung bisheriger als auch die Ergänzung neuer Elemente im Vergleich zum bisher geplanten Anlagendesign vor.

Kleinere Dimension
wird nun geprüft

Uniper CEO Andreas Schierenbeck erklärte: „LNG ist ein Wachstumsmarkt und Erdgas leistet einen steigenden Wertbeitrag zur Versorgungssicherheit und zur Dekarbonisierung des globalen Energiesystems. Daher wird sich Uniper auch weiterhin für die sichere Versorgung mit LNG engagieren.

Klar ist: Alle Konzepte müssen die gleichen harten wirtschaftlichen Kriterien erfüllen. Das alles werden wir nun intensiv mit denjenigen besprechen, die wie ich die Entwicklung eines solchen Importterminals in Deutschland für eine faszinierende Idee halten und weiter unterstützen.“ Man prüfe nun eine geringere Dimension des Terminals, das ursprünglich bis zu 10 Milliarden Kubikmeter pro Jahr aufnehmen sollte.

Rund ein Viertel des deutschen Energiebedarfs wird durch Gas gedeckt, das nahezu komplett importiert werden muss. Nur 15

Prozent des Gasimportes finden derzeit durch Flüssiggas statt, der Rest über Pipelines. Etliche europäische LNG-Importterminals sind über Pipelines bereits mit dem deutschen Erdgasnetz verbunden, darunter auch Rotterdam. Weitere europäische LNG-Terminals gibt es in Spanien (sechs), Frankreich (vier), Großbritannien und Italien (je drei) sowie Polen, Portugal, Belgien, Griechenland und Litauen (je eins).

Der – zumindest vorübergehende – Ausstieg Unipers wurde im Kieler Wirtschaftsministerium nicht ungerne gesehen. Schleswig-Holsteins Wirtschaftsminister Bernd Buchholz (FDP) hält die Realisierung des angestrebten LNG-Terminals in Brunsbüttel für „noch wahrscheinlicher“. Brunsbüttel hatte schon lange vor Wilhelmshaven damit geworben, dass es nicht nur als guter Standort für die Betankung von Schiffen (erstmal machte gerade in Hamburg mit der „Jacques Saade“ ein nur mit LNG angetriebener Mega-Carrier fest) geeignet sei, sondern auch sichere Abnehmer aus dem Bereich des wesentlich größeren Sektors der Industrie vorweisen kann. Das geplante LNG-Terminal grenzt unmittelbar an den Chem-CoastPark an, dem größten Industriegebiets Schleswig-Holsteins.

Die auf rund 2.000 Hektar ansässigen Industriebetriebe wie



Foto: EUROGATE

Erstanlauf des 23.000-TEU-LNG-Frachters „Jacques Saade“ in Hamburg

Bayer, Yara, Holcim, Sasol, Total, BP oder Covestro hatten schon frühzeitig erklärt, dass sie großes Interesse an einer Versorgung mit Gas aus dem LNG-Terminal hätten, da vor allem im Winter der hohe Energiebedarf der Unternehmen durch die jahreszeitlich bedingte gesteigerte Nachfrage der privaten Haushalte nicht immer durch das bestehende Erdgasnetz gedeckt sei. Die Betreiber-Gesellschaft German LNG-Terminal, die von Gasunie, Vopac und Oiltanking gegründet wurde, hat also bereits jetzt eine Reihe fester Abnehmer. Der Planfeststellungsantrag für den Bau der Anlage soll in den nächsten Wochen gestellt

werden, zumal Bundesfinanzminister Olaf Scholz (SPD) beträchtliche Zuschüsse für den Bau eines LNG-Importterminals in Aussicht gestellt hat.

Sowohl Uniper als auch Buchholz wiesen darauf hin, dass LNG-Importterminals später auch als Anlagen für den Umschlag von Wasserstoff genutzt werden könnten. Buchholz ergänzte, dass weiterhin auch noch Stade im Rennen sei. Dort dürfte eine jedoch Förderung durch die Bundesregierung schwieriger sein, da hier im Wesentlichen Dow Chemical von der deutlich kleineren Anlage profitieren würde.

Text: Matthias Soyka



Ohne sie gäbe es keine Waren

Seeleute sollten als systemrelevant anerkannt werden, fordert Hamburger Reederei



Fotos: Orion reederei

„Hallo, wir sind auch noch da!“ Seeleute haben es schwer, nach ihrer Tour wieder nach Hause zu kommen

Nicht ohne Stolz haben in den letzten Monaten die europäischen Terminals darauf hingewiesen, dass sie die allgemeine Versorgung trotz Corona aufrecht erhalten haben. Ein wenig in Vergessenheit ist dabei geraten, dass nicht nur die Seehäfen dazu beigetragen haben, sondern auch die vielen Seeleuten an Bord der Schiffe. Und die haben es derzeit wesentlich schwerer als ihre Kollegen an Land. Darauf wollte die Reederei Orion aufmerksam machen.

General Manager Julius Reith sieht da ein eher grundsätzliches Problem, da Seeleute immer noch nicht als systemrelevant anerkannt seien. Dies habe vor allem jetzt zu zum Teil absurden Situationen geführt. Viele saßen monatelang an Bord fest, selbst ein Landgang sei ihnen derzeit nicht erlaubt. Häufig seien sie einer logistisch nahezu unmöglichen Kette an Quarantäneverordnungen ausgesetzt – und in einigen Fällen hätten Crew-Mitglieder über 14 Monate auf ihren Schiffen verharren müssen. Vor allem in Asien habe es Probleme gegeben.

Deshalb habe Reith seinem Schiff, der „Velsheda“ auch einen Mund-Nasenschutz verpasst. „Mit dieser Initiative wollen wir auf die Probleme dieser systemrelevanten Menschen auf unseren Weltmee-

ren aufmerksam machen“, sagt er, „und eine starke Botschaft an Politiker, Einwanderungsbeamte, Hafenmeister, Minister, Bürgermeister und andere Entscheidungs-

träger rund um die Welt senden: Bitte helfen Sie unseren Seeleuten, indem Sie verantwortungsvolle Crewwechsel zulassen.“

Die Situation der Besatzungen



Anpacken mit Maske an der Maske

habe sich seit den ersten Lockdowns zwar minimal verbessert, dennoch sei das Wohlergehen der Seeleute in diesem strategisch wichtigen Wirtschaftssektor weiterhin akut in Gefahr. Die internationale Schifffahrtslogistik habe noch immer keine adäquate Antwort auf das Corona-Virus. „Seeleute zu systemrelevanten Arbeitskräften zu erklären, ist ein wichtiger Schritt, um sichere Crewwechsel zu ermöglichen“, ist sich Reith sicher. In Anbetracht der stetigen Ungewissheiten in der Schifffahrtsbranche sei eine obligatorische Quarantäne von zwei Wochen oder mehr in Verbindung mit ebenso langen Meldefristen in den Häfen nicht umsetzbar.

Mit der großen Maske will Orion ein Zeichen setzen: Zum einen, dass die Reederei selbst alles daran setzt, um die derzeit erhöhten Gesundheits- und Hygieneanforderungen auf ihren fast 50 Schiffen und bei den von ihr beschäftigten 1.400 Seeleuten zu erfüllen – und sogar noch zu übertreffen. „Orion ist stolz auf sein solidarisches



Die Crew der VELSHEDA befolgt die Hygienevorschriften genauestens

Arbeitsumfeld, das eigene Know-how, die exakte Analysefähigkeit und eine proaktive Haltung“, betont Reith. Allein bei Orion gibt es jährlich rund 280 Crewwechsel – normalerweise.

Die 300 Quadratmeter große und 200 Kilogramm schwere Maske wurde von Hagendorf Planen in Hamburg gefertigt. Eigentlich sollte sie schon in hiesigen Gewässern am Bug der VELSHEDA

angebracht werden. Das scheiterte jedoch an den Witterungsbedingungen. Die „Velsheda“ kam aus Rotterdam und fuhr über das kolumbianische Port Drummond nach Coronel, um in Chile Kohle zu bunkern. An Bord sind 20 Mann, überwiegend Philippinos und Osteuropäer. Sie alle trugen auch während der 17-tägigen Überfahrt an Bord ständig eine Maske.

Text: Matthias Soyka



Your Vessel - Our Services

Ihr maritimer Universaldienstleister...

- Umschlagsleistungen jeglicher Art
- Festmacherer
- Versorgung von Seeschiffen
- MARPOL Services
- Schwimmkran Dienstleistungen
- Pontons und Arbeitsboote
- Wartung und Reparatur von Schiffsmotoren
- Maritimer technischer Support
- Bereederung von Spezialschiffen
- Lagerhaltung
- Zusammenarbeit



JADE-DIENST GmbH
Tel.: +49 (0)4421 1545-0

Schleusenstrasse 22 A
Email: info@jade-dienst.de

26382 Wilhelmshaven
Web: www.jade-dienst.de

Bahn plant ersten Wasserstoffzug

Ein Siemens-Prototyp soll 2024 bei Tübingen zum Einsatz kommen



Simulationen: Siemens

Der Wasserstofftriebwagen fußt baulich auf dem konventionellen Dieselzug Mireo Plus

Die Deutsche Bahn (DB) und Siemens Mobility treiben die klimafreundliche Verkehrswende voran und testen erstmals den Einsatz von Wasserstoff auf der Schiene. Ab 2024 soll der Mireo Plus H im Personennahverkehr bei Tübingen eingesetzt werden. Die DB will so ihrem Ziel näherkommen, bis 2050 komplett klimaneutral zu operieren. Vor allem auf den 13.000 Kilometern, die nicht elektrifiziert sind, was immerhin 39 Prozent des Schienennetzes ausmacht, ist dies schwierig. Allein 1.300 Dieseltriebzüge werden hier derzeit eingesetzt.

Konkret geht es darum, ein völlig neues Gesamtsystem aus einem neu entwickelten Zug und einer neu konzipierten Tankstelle zu erproben. Eines ihrer Instandhaltungswerke in Ulm rüstet die DB so um, dass der Wasserstoffzug dort gewartet werden kann. Sie wird auch die Wasserstofftankstelle entwickeln. Der Tankvorgang soll dann nicht länger dauern als bei einem Dieselzug. Siemens wird den Wasserstoffantrieb komplett neu konzipieren, wobei der Mireo Plus H genauso leistungsfähig wie ein Dieseltriebwagen sein soll. Seine Reichweite dürfte bei 600 Kilometern liegen.

Während des Probetriebs

zwischen Tübingen, Horb und Pforzheim, der insgesamt 120.000 Kilometer Fahrstrecke im Jahr ausmachen dürfte, wird der Zug einen dort fahrenden Dieseltriebwagen ersetzen. Der Wasserstoffantrieb wird dabei in einem Jahr etwa 330 Tonnen CO₂ einsparen.

DB betreibt eigenen Elektrolyseur

Der Wasserstoff wird in einer mobilen Tankstelle von DB Energie im DB Regio-Werk Tübingen durch Elektrolyse erzeugt. Dabei wird im sogenannten Elektrolyseur Wasser mit Hilfe von Strom in Wasserstoff und Sauerstoff aufgespalten. In einem Kompressor

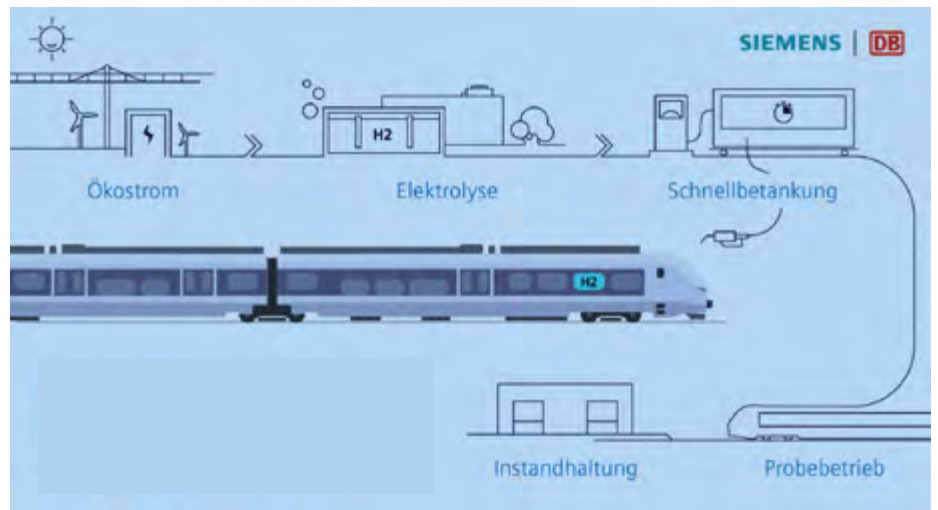
verdichtet, wird der Wasserstoff in einem mobilen Speicher gelagert. Vor dem Tankvorgang wird der grüne Treibstoff im daneben liegenden Tanktrailer aufbereitet und gekühlt. Der mobile Aufbau ermöglicht zudem weitere Erprobungsprojekte. DB Energie entwickelt, erprobt und optimiert die nötige Wasserstoffinfrastruktur.

Der Zug wird in einem neuartigen Verfahren mit Wasserstoff betankt: Erstmals dauert dies mit 15 Minuten nicht länger als die Betankung eines Dieseltriebzugs. Das ist ein wichtiger Aspekt angesichts der eng getakteten Zugfolgen im Regionalverkehr der DB. Damit wird die Wasserstofftechnologie im Betriebsalltag konkur-

renzfähig zum bisher verwendeten Dieselkraftstoff. Das Pilotprojekt wird vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg gefördert.

Prof. Sabina Jeschke, DB-Vorstand für Digitalisierung und Technik, erklärte, dass die Deutsche Bahn mit diesem Projekt beweise, dass sie nicht nur ein Mobilitäts- sondern auch ein Technologiekonzern sei. „Dass wir den Wasserstoff vor Ort aus Ökostrom herstellen und den Zug so schnell wie einen Diesenzug betanken werden, zeigt: Die klimafreundliche Verkehrswende ist möglich. Wir müssen den Verbrauch fossiler Kraftstoffe auf null bringen. Nur so kann die DB im Jahr 2050 klimaneutral sein. Dann werden wir kein einziges Fahrzeug mehr mit konventionellem Diesel betreiben.“

Michael Peter, CEO Siemens



So sieht das Konzept der Deutschen Bahn und Siemens Mobility aus

Mobility, ergänzte: „Der Zug zeichnet sich durch eine hohe Antriebsleistung von 1,7 MW für bis zu 1,1 m/s² Beschleunigung und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h aus. Diese neuartige Technologie wird den operativen Zugverkehr mit Wasserstoffantrieb schneller, effizienter und

umweltfreundlicher gestalten. Wasserstoffantrieb ist eine emissionsfreie und fortschrittliche Antriebsform für Züge, die die Dekarbonisierung des Schienenverkehrs ermöglicht und erheblich dazu beiträgt, unsere Klimaziele zu erreichen.“

Text: Matthias Soyka



Transportlogistik, Werklogistik Warenlogistik – alles aus einer Hand

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



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

Digital ans Ziel

Pilotprojekt HANSEBLOC der Logistik-Initiative Hamburg erfolgreich abgeschlossen



Mit einem QR-Code verifizieren Versender und Abholer ihre Identität

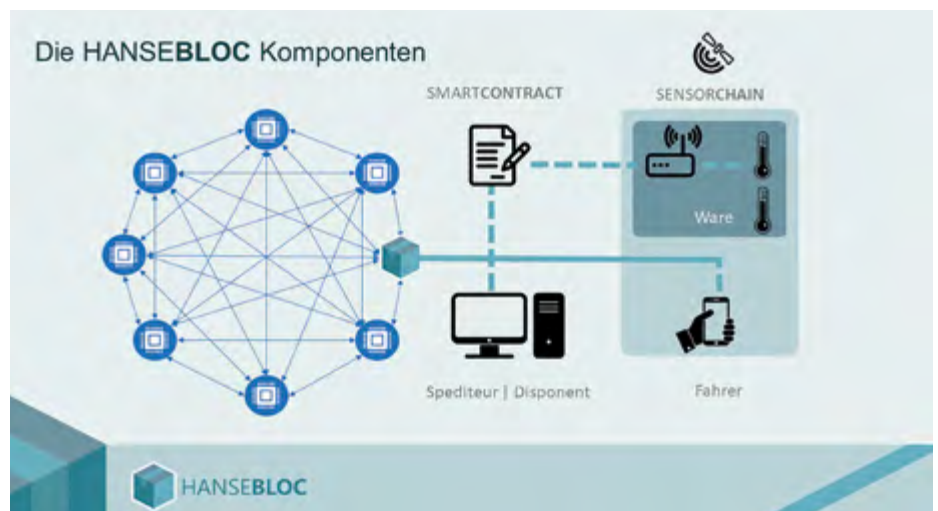
Nach zweieinhalb Jahren hat die Logistik-Initiative Hamburg ein Pilotprojekt für die digitale Dokumentation der Auslieferung von Waren abgeschlossen. HANSEBLOC heißt es und weist im Namen schon auf die dabei verwendete Blockchain-Technologie hin. Dahinter verbirgt sich ein dezentrales Datenverarbeitungssystem, auf das alle Beteiligten gleichberechtigt Zugriff haben. Niemand hat eine beherrschende Stellung, alle Änderungen sind für jedermann sichtbar.

An dem Projekt, das vom Bundesforschungsministerium mit 1,8 Millionen Euro zu rund 60 Prozent gefördert wurde, nahmen je vier mittelständische Speditionen und vier IT-Unternehmen sowie zwei Hochschulen teil. Heraus kam eine Technologie, die mittels PCs, Sensoren und Smartphones den Warenfluss vom Versender bis zum Empfänger komplett digital und fälschungssicher abbildet, anstatt papiergebundener Transportbegleitpapiere, Frachtbriefe und Zolldokumente. Zudem wurde die Ware mit Sensoren überwacht. Zum einen wurde sie so gegen Diebstahl geschützt, zum anderen gegen Beschädigung, wenn sie beispielsweise temperaturempfindlich ist. Bei Abweichungen lösten die Sensoren eine Alarmmeldung aus.

Das Projekt hat sich im Wesent-

lichen auf den Versand von Paletten konzentriert. Es seien aber alle Arten von Stückgütern auf allen Verkehrsträgern im Prinzip möglich, also auch Container auf Schiffen oder Zügen bzw. Luftfracht, so Projektleiter Jan Rode. Der Ablauf sah in etwa wie folgt aus: Eine Spe-

dition will einen Auftrag ausführen und hat hierzu alle relevanten Daten wie Art der Fracht, Abholort, gewünschte Abholzeit, Gewicht etc. in eine Maske eingegeben, auf die nun die mit ihr kooperierenden Subunternehmen zugreifen können. Das Fuhrunternehmen, das



HANSEBLOC im Schema: Alle sind miteinander vernetzt

den Auftrag ausführen soll, schickt die Daten auf das Smartphone eines Fahrers, der die Ware abholt. Die Übergabe wird vor Ort durch das Scannen eines QR-Codes vom Versender und vom Abholer verifiziert. Da der Abholer über das System registriert ist, hat der Versender die Gewähr, dass es sich um einen sicheren Partner handelt. Während des Transports kann der Auftraggeber den derzeitigen Aufenthaltsort und Zustand der Ware mitverfolgen (Tracking) und gegebenenfalls ein Eingreifen durch den Fahrer veranlassen, falls zum Beispiel eine Ware zu heiß wird, weil die Kühlung ausgefallen ist. Am Zielort erfolgt die Übergabe ähnlich wie beim Startort. Auch dort wird der QR-Code von beiden Seiten gescannt. Ersatzweise kann der Empfänger die Ware auch per Unterschrift auf dem Display quit-



Die zylindrischen Sensoren passen in Bohrungen von Paletten

tieren, wie es auch in der Paketzustellung schon häufig geschieht.

Mit dem Abschluss des Prozesses könnte theoretisch auch unmittelbar die Bezahlung ausgelöst werden. Auch wäre eine Koppelung mit Frachtenbörsen möglich, denn die Auftragsausschreibung und -vergabe an den günstigsten Anbieter um-

fasst HANSEBLOC bislang nicht. Zudem könnten auch Versicherungen dem System beitreten, da sich damit auch Schadensfälle umfassend abbilden lassen. Alle Beteiligten waren sich einig, dass das System umso besser funktioniert, je größer die Teilnehmerzahl ist.

Text: Matthias Soyka

Containerbeladung auf ganz neuem Niveau

The advertisement features a yellow Hyster forklift with 'CONTAINER STAPLER' written on its side. Technical specifications are highlighted with arrows:

- An upward-pointing arrow indicates a height of **2.250 mm**.
- A downward-pointing arrow indicates a load capacity of **8.000 kg bei Lastschwerpunkt 900 mm**.

The NORGATEC logo is prominently displayed at the bottom, with the tagline 'moves & more'.

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

Corona-Gesetz voller Fehler

Das Verfahren wurde im Eiltempo durch Bundestag und Bundesrat gepeitscht

Am 18. November hat der Bundestag das neue Infektionsschutzgesetz (IfSG) beschlossen. Es soll die Corona-Maßnahmen der Großen Koalition rechtlich absichern. Das Gesetzgebungsverfahren wurde dabei im Eiltempo vollzogen. Verfassungsrechtler halten das für keine gute Idee. In dem überarbeiteten IfSG findet sich nunmehr ein neuer § 28a IfSG („Besondere Schutzmaßnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus SARS-CoV-2.“). Dieser präzisiert die in Betracht kommenden Grundrechtseinschränkungen. Corona-Maßnahmen sollen auf diese Weise nicht mehr auf Grundlage einer unbestimmten Generalklausel getroffen werden.

Mit dieser Ergänzung reagiert der Gesetzgeber auf die Kritik von Richtern und Verfassungsrechtlern. Diese hatten immer wieder angezweifelt, dass das IfSG in seiner aktuellen Form die weitreichenden Eingriffe in Grundrechte bei der Bekämpfung der Corona-Pandemie rechtfertigt. Auch Rufe nach einer stärkeren Beteiligung des Bundestags und der Länderparlamente an den Beschlüssen zur Bekämpfung der Pandemie hatten zuletzt zugenommen.

Dass die zum 1. November von der Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern beschlossenen Maßnahmen alles andere als rechtssicher sind, zeigt u.a. eine aktuelle Entscheidung des VG Hamburg. Dieses hatte die Schließung von Fitnessstudios mit der Begründung beanstandet, dass zwar § 32 S. 1 IfSG die Landesregierungen ermächtigt, die nach §§ 28 bis 31 IfSG möglichen Schutzmaßnahmen zur Verhinderung der Verbreitung übertrag-

barer Krankheiten durch Rechtsverordnung zu erlassen. Allerdings fehle in den §§ 28 bis 31 IfSG eine hinreichend konkrete Regelung. Die bisherige Generalklausel des § 28 Abs. 1 IfSG, auf den die Landesregierungen immer wieder ihre Maßnahmen gestützt hatten, komme jedenfalls als Ermächtigungsgrundlage nicht in Betracht. Aufgrund der Schwere des Grundrechtseingriffs sei der Grundsatz des Gesetzesvorbehalts nicht gewahrt, wonach u. a. Entscheidungen von besonderem Gewicht die Zustimmung des Parlaments brauchen.

Dies soll der neu geschaffene § 28a IfSG mit seinem umfassenden Verbotskatalog nunmehr gewährleisten. Denn um derartige Gerichtsbeschlüsse für die Zukunft zu vermeiden, präzisiert der neue § 28a IfSG in 15 Ziffern, welche konkreten Grundrechtseingriffe im Rahmen der Bekämpfung des Coronavirus SARS-CoV-2 für die Dauer der Feststellung einer epidemischen Lage von nati-

onaler Tragweite nach § 5 Absatz 1 Satz 1 IfSG durch den Deutschen Bundestag zulässig sein sollen, soweit dabei die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt.

Untersagt werden darf laut der neuen Vorschrift eine ganze Menge: Sport- und Kulturveranstaltungen, Übernachtungen, Alkoholkonsum, Gastronomiebetrieb oder Gottesdienste. Ausgangsbeschränkungen dürfen für den öffentlichen wie den privaten Raum angeordnet werden, darüber hinaus Abstandsgebote und das Tragen eines Mund-Nasen-Schutzes. Im Prinzip wird damit alles explizit genannt, was es seit Beginn der Pandemie an Maßnahmen so gibt und aufgrund der Generalklausel verboten wurde. Für den Fall, dass etwas vergessen wurde, bleibt die alte Generalklausel im neuen Gesetz erhalten: § 28 IfSG gilt weiterhin fort und kann dann im Zweifel auch für weitere, nicht ausdrücklich aufgezählte Corona-Maßnahmen herhalten.

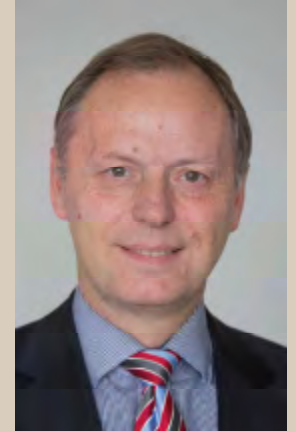
Ob mit dieser Gesetzesänderung nun die erhoffte Rechtssicherheit eintritt, bezweifeln Staats- und Verfassungsrechtler ganz gewaltig und übten bereits im Rahmen der Anhörung vor dem Gesundheitsausschuss des Bundestages massive Kritik am neuen IfSG. Schon die kurze Frist zur Abgabe ihrer Stellungnahme empfanden viele Experten als Zumutung. Sie bemängeln außerdem jede Menge juristisch-handwerkliche Fehler im Gesetz. Gelobt wird einzig und allein das Motiv des Gesetzgebers, eine gesetzliche Präzisierung im Hinblick auf Dauer, Reichweite und Intensität möglicher Maßnahmen zu treffen. Ansonsten fällt ihr Urteil zum § 28a IfSG komplett vernichtend aus. Die Zusammenstellung der aufgelisteten Maßnahmen sei in dieser Form nicht geeignet, die Anforderungen an den Bestimmtheitsgrundsatz in Bezug auf eingriffsintensive Bekämpfungsmaßnahmen zu wahren. Die Maßnahmen seien rechtstechnisch

als bloße Regelbeispiele („insbesondere“) ausgestaltet. Aber gerade bei eingriffsintensiven Maßnahmen sei eine derartige Normierungsweise schon von vornherein ungeeignet, den unmittelbar aus Art. 80 Abs.1 S. 2 Grundgesetz folgenden Bestimmtheitsgrundsatz zu wahren.

Besonders präzise und verständlich formuliert sind die Neuregelungen tatsächlich nicht. Stark freiheitsbeeinträchtigende Maßnahmen wie die Ausgangsbeschränkung oder die Reisebeschränkung werden nicht näher ausgestaltet und auch nicht durch spezielle Tatbestandsvoraussetzungen oder einschränkende

Maßgaben auf Rechtsfolgenebene begrenzt. Sogar im privaten Raum werden Ausgangsbeschränkungen künftig gestattet. Auch sprachlich strotze der neue § 28a IfSG nur so von Fehlern. Einige Regeln sind lückenhaft, missverständlich oder orthografisch fehlerhaft formuliert mit dem Ergebnis, dass § 28a IfSG den Vorgaben Parlamentsvorbehalt und Bestimmtheit nicht genügt. Die Vorschrift lässt insbesondere keinerlei Abwägung der grundrechtlich betroffenen Interessen erkennen, sondern wolle offenbar einseitig das bisherige Vorgehen während der Corona-Epidemie legitimieren, so die Experten.

Abgesehen von genaueren Voraussetzungen der einzelnen Maßnahmen fehlen Einschränkungen in zeitlicher Hinsicht, die Angabe eines konkreten Ziels und eine Begründungspflicht auch für Rechtsverordnungen. Schwere Grundrechtseingriffe wie die Corona-Schutzmaßnahmen müssen aber befristet werden, damit die Behörden vor einer Verlängerung prüfen müssen, ob tatsächlich weiterhin alle bisher ergriffenen Schutzmaßnahmen erforderlich sind. Dies hätte den Effekt, dass sie beim Gesetz- und Verordnungsgeber neuen Handlungs- und politischen Rechtfertigungsbedarf auslösen,



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

damit die Legitimation der getroffenen Maßnahmen erneuert und so auch eine freiheitsbeeinträchtigende Gewöhnung bei politischen Akteuren und der Bevölkerung verhindert wird.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

DIE ÜBERARBEITETE NEUAUFLAGE IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:

DORNTEUFEL

DER THRILLER VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT



In Manhattan stürzt eine junge Frau von einer Feuertreppe. Sie hat das Gesicht einer Greisin. Ein blinder Passagier wird auf einem Containerschiff entdeckt. Die Crew übergibt ihn an eine dubiose Hilfsorganisation. Eine junge Ingenieurin macht in einem indischen Kosmetiklabor eine ungeheuerliche Entdeckung. All dies führt nach Hamburg...

Auch als E-Book oder Hörbuch zu haben

www.luebbe.de

Hamburgs bestes Fischrestaurant

Das „Stocks“ in Poppenbüttel wird von einem Sternekoch betrieben



Unterm Dach gibt es auch eine Kaminstube



Gediegen unter und auf Balken geht's im Inneren zu

Sollte es jemals wieder möglich sein, ein Restaurant zu besuchen, und Sie Appetit auf Fisch haben, sollten Sie sich in den Hamburger Norden begeben. Dort, nicht weit weg vom Alsterlauf, befindet sich das „Stocks“, ein reetgedecktes Fachwerkhaus, in dem es erstklassiges Essen gibt. Kein Zufall, denn hier arbeitet ein absoluter Profi.

Fahren Sie einfach von Fuhlsbüttel kommend auf dem Ring 3 in Richtung AEZ und biegen kurz davor in einer Rechtskurve nach links zum Poppenbüttler Markt ab, wo es nach rechts auf der Poppenbüttler Hauptstraße in Richtung Alsterschleife abgeht. Nach gut einem Kilometer sind Sie da, und es gibt entweder direkt vor der Lokalität und 100 Meter weiter unten im Kupferhammer reichlich Parkplätze.

Im Sommer kann man herrlich unter großen Bäumen auf einer Terrasse sitzen und auf die Mellingbek schauen, den Ablauf des Kupferteichs. Zu unserer jetzigen Jahreszeit bleiben nur die Innenräume, doch die sind

norddeutsch gediegen mit Balkendecke und Dielenboden. Seit bald 20 Jahren wird das Restaurant von Heiko Stock betrieben, der im „Hotel Atlantic“ zum Koch ausgebildet. Nach Station in München bei Eckhart Witzigmann und in Michael Wollenbergs „Marinas“ erkochte sich Stock einen Michelin-Stern. Und davon hat er nichts verlernt. Neben klassischen Fischgerichten wie Pannfisch, Angeldorsch, Kabeljau, Zanderfilet oder Lachs in der Folie (je 24 Euro) bietet er vor allem California-/Asia-Sushi-Kreationen an. Die besondere Art der Zubereitung erlernte Stock als einer der wenigen Köche Deutschlands in der von japanischen

Meistern geführten California Sushi Academy in Los Angeles. Zwischen zwölf und 15 Euro kosten die asiatischen Happen.

Wem das alles nicht zusagt, der kann auch Dinge wie Rouladen, Burger, Ente, Rinderfilet oder Currywurst ordern. Letztere freilich gibt es nur zum Mittagstisch für gerade einmal acht Euro. Wir bestellen den Backfisch für zwölf Euro und eine Asia Bowl in ähnlicher Preislage. Beides schmeckt absolut sensationell. Der Fisch zergeht geradezu auf der Zunge. Und die asiatische Terrine überrascht mit einem etwas alternativen Sushi. Der Klebreis befindet sich auf dem Boden unter dem Fisch. Klasse!



Hübscher Hintereingang

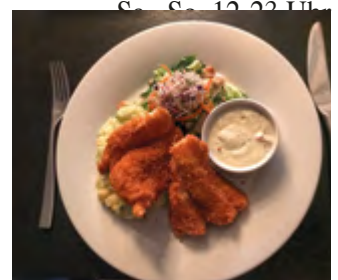
Text: Nils Knüppel
Stocks

An der Alsterschleife 3
22399 Hamburg
Tel: 040 - 611 28 26
www.stocks.de
info@stocks.de

Öffnungszeiten:

Di bis Fr. 12 - 15 Uhr
und 18 - 23 Uhr

Sa, So, 12-23 Uhr



Hauchzarter Backfisch

Wenn die KI durchdreht

In „Das Haus der Geheimnisse“ müssen Schüler gegen einen Computer kämpfen



Der Milliardär lockt



Max traut sich nicht



Ups: Der Butler wird etwas direkt



Virtueller Kühlschrank



Das Herz des Computers

In Zeiten wie diesen kommen nicht nur kaum noch Filme in die Kinos, sondern auch der DVD-Markt ist fast leergefegt. So rücken selbst kleine Produktionen ins Zentrum des Interesses, die, wie „Das Haus der Geheimnisse“, auch ohne gewaltige Special Effects und Superstars auskommen und trotzdem durchaus sehenswert bleiben. Der Plot muss eben nur stimmen. Hier geht es um Künstliche Intelligenz – gern als KI abgekürzt. Sie soll vieles einfacher machen und Arbeiten abnehmen, doch es gibt auch Schattenseiten.

Wir befinden uns an einer High School irgendwo in einem amerikanischen Städtchen. Dort ist Max Winslow ist eine hochbegabte Schülerin. Gemeinsam mit vier weiteren Teenagern, (Connor, Aiden, Benny und Sophia) bekommt sie die Chance ihres Lebens: Der Milliardär und Wissenschaftler Atticus Virtue wählt sie scheinbar zufällig für einen besonderen Wettbewerb auf sein nahegelegenes Anwesen ein. Dort stehen sie vor der Aufgabe, gegen den Supercomputer Haven anzutreten. Dem Sieger dieses virtuellen Spiels winkt neben der Anerkennung des

Veranstalters ein außergewöhnlicher Preis: Er gewinnt das Anwesen.

Schnell wird klar: Diese Künstliche Intelligenz hat die Kontrolle über die komplette Anlage. Und sie meint es nicht nur gut mit den Kiddies. Denn gnadenlos setzt sie bei den jeweiligen Schwächen der Jugendlichen an. Max ist seit dem Weggang ihres Vaters beziehungsunfähig, die hübsche Sophia durch das ständige Posten von Selfies restlos narzistisch, die Jungs sind entweder daddelsüchtig oder liegen – alterskonform – im heftigen Clinch mit ihren Eltern. Und so wird die

Sache für alle Beteiligten schnell brenzlig, zumal ein Diener in Form eines Roboter-Ritters in Rüstung und Schwert allmählich außer Kontrolle gerät...

Das Wohltuende an dem Film ist, dass er an dieser Stelle nicht in den oft trashigen Horror abgleitet. Spannung und ein Hauch Cyber-Science-Fiction halten sich die Waage. Letztlich wird der Kampf gegen Haven für die Schüler zu einer Überwindung der eigenen Schwächen.

Heraus gekommen sind gut eineinhalb Stunden Unterhaltung, die man getrost auch mit

seinen Kindern schauen kann. Der kleine Science Fiction-Film, der sehr an der Realität spielt, erhielt immerhin beim Burbank International Film Festival in Kalifornien die Auszeichnung als bester Spielfilm.

Text: Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

Unternehmensverband Hafen Hamburg:



HHLA-Arbeitsvorstand Torben Seebild (Foto) ist neues Präsidiumsmitglied des UVHH. Er löst seinen Vorstandskollegen bei der HHLA, Jens Hansen, ab, der für das Amt nicht mehr kandidiert hatte. Als Präsident hat der Hafenrat Gunther Bonz für drei weitere Jahre bestätigt. Neben Seebild sind Ulfert Cornelius (Evos Hamburg), Rainer Fabian (C. Steinweg), Holger Jungerberg (K+S Minerals and Agriculture) und Jaana Kleinschmidt von Lengefeld (ADM Hamburg) Vizepräsidenten. Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied ist weiterhin Norman Zurke.

Bundesvereinigung Logistik e.V.:



Raimund Klinkner hat das Bundesverdienstkreuz am Bande erhalten. Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier würdigte damit die vielfältigen Verdienste des Managers und Unternehmers im Bereich der Logistik. Von 2007 bis 2017 war er ehrenamtlicher Vorstandsvorsitzender der BVL. 20 Jahre lang lehrte er als Honorarprofessor am Fachgebiet Logistik der TU Berlin und rief 2008 unter dem Dach der BVL den BVL Campus mit der Deutschen Außenhandels- und Verkehrs-Akademie und einem vielfältigen Seminarbereich ins Leben.

Hafenwirtschafts- gemeinschaft Cuxhaven

Der Vorstand der HWG wurde auf der 47. Mitgliederversammlung für zwei weitere Jahre bestätigt. Die 15 Vorstandsmitglieder um den Vorsitzenden Hans-Peter Zint werden nun auch von Marc Itgen, dem Leiter der Agentur für Wirtschaftsförderung der Stadt Cuxhaven, verstärkt.

Containerterminal Linz:

Enrico Tiringer ist neuer Leiter des Terminals an der Donau. Er löst Franz Frisch ab, der in den Ruhestand gegangen ist. Tiringer ist bei Kühne+Nagel in der oberösterreichischen Landeshauptstadt in die Lehre gegangen, wo er bis zum Jahr 2000 tätig war. Seit drei Jahren ist er bei der Linz AG Hafen.

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](mailto:info@norddeutsches-medienkontor.de)

Medienberatung:

Telefon +49.40.26 09 84 79
E-Mail [info@norddeutsches-
medienkontor.de](mailto:info@norddeutsches-medienkontor.de)

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Redaktion: Matthias Soyka
(V.i.S.d.P.)
Eva-Maria Esch
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel

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:

12. Januar 2021



Tanker knallt in Kaimauer



Hamburg – Der Tanker „Northsea Rational“ ist am letzten Novembermittwoch vor Ovelgönne frontal in eine Kaimauer gekracht. Das 108 Meter lange Schiff kam kurz nach 10.30 Uhr aus dem Köhlbrand und hatte 5.600 Tonnen Biodiesel geladen, als die Ruderanlage versagte. Der Kapitän gab einen Dauerwarnton ab, bevor das Schiff in die Kaiwand donnerte. Die jedoch überstand den Einschlag erstaunlich gut, während der Bug des Schiffs reichlich verbeult wurde. Es gab keine Verletzten.

Wolkau und Eckelmann kooperieren

Hamburg – Die Traditionsfirmen Hans Wolkau GmbH und Carl Robert Eckelmann Transport und Logistik GmbH haben einen Kooperationsvertrag geschlossen. In den Bereichen Hafen, Binnenschifffahrt, Nassbaggerei und Wasserbau wollen sie im Vertrieb und operativ enger zusammenarbeiten. Auch bei Technik, Wartung und Instandhaltung sollen Synergien genutzt werden. Insgesamt verfügt die Flotte über 85 Schubleichter mit 85.000 Tonnen sowie 14 Schubboote und Schlepper.

Bremer Speditionen erstaunlich robust

Bremen – Die Spediteure der Hansestadt haben die Corona-Krise bislang deutlich besser überstanden, als zunächst befürchtet. Der Nettoumsatz ist in den ersten zehn Monaten des Jahres fast gleich geblieben, ergab eine Umfrage des Vereins Hamburger Spediteure. Bei der Seefracht gab es im Im- und Export lediglich ein Minus von rund drei Prozent, im Export der Luftfracht jedoch schon 15 Prozent, im Import aufgrund der Einfuhr von Schutzkleidungen nur neun Prozent. Am stärksten erwischte es den Stückgut-Verkehr, der im internationalen Austausch sogar um rund ein Viertel einbrach.

Millionensteg fertig saniert

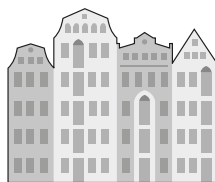
Wilhelmshaven – Nach nur drei Monaten Bauzeit ist die Sanierung des Millionenstegs abgeschlossen worden. Vor allem im Bereich oberhalb der Wasseroberfläche mussten die

Spundwände ausgetauscht werden. Der Bau kostete rund 200.000 Euro.

Schwimmender Umschlag bei Cuxport



Cuxhaven – Die Baggerbarge „Gian Lorenzo Bernini“ wurde am Kai von Cuxport von dem niederländischen Halbtaucherschiff „Rolldock Sea“ an Bord genommen, um sie nach Mosambik zu transportieren. Der 140 Meter lange und 24 Meter breite Spezialfrachter senkte dabei durch das Fluten von Ballasttanks sein Heck soweit ab, dass zwei Schlepper die Barge problemlos an Bord ziehen konnten. Voraussetzung dafür war der große Tiefgang vor dem Cuxport-Liegeplatz 4, der immerhin 15 Meter im Elbwasser beträgt.



Heinrich Osse

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

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg



www.osse-logistik.com



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

