

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



**FURUNO**  
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

Navigations- und Kommunikationsausrüstung • Beratung • Projektierung • Installation • Training • weltweiter Service

## Hamburger Hafen putzt sich raus

In diesem Jahr werden die Kattwykbrücke und die Zufahrt zum Burchardkai fertig

Für den Hamburger Hafen wird 2020 offenbar ein gutes Jahr. Die Umschlagzahlen zeigen leicht nach oben und die HPA sowie die Stadt stellen eine Reihe von Großprojekten fertig, die eine deutliche Erleichterung für die Hafentriebe bedeuten. Den Anfang wird die Kattwykbrücke machen, deren Hubteil im Dezember eingehoben wurde. Im Frühjahr wird zudem die Begnungsbox in der Elbe vor Wedel fertig, was das Auslaufen von Groß-Schiffen erleichtert.

Im Laufe des Jahres werden außerdem die Arbeiten am dem zweiten Tunnel auf der A7 bei Stellingen und die zusätzliche Straßenbrücke



So soll die Kattwykbrücke bei Inbetriebnahme im Laufe des Jahres aussehen zur Anbindung des Burchardkais abgeschlossen. Der Einhub der Brücke soll bereits im Februar erfolgen. Zudem wird die HPA zum Jahresende zwei neue Mehrzweckboote in Dienst stellen, die sowohl als Feuerlöschboote als auch zur Brückenprüfung genutzt werden sollen. **Seite 4**

### Umweltbilanz

Der Hamburger Hafen hat seinen ersten Nachhaltigkeitsbericht vorgelegt. **S.6**

### Ausbau

Die Arbeiten zur Erweiterung der Oststrecke des Nord-Ostseekanals haben begonnen. **S.8**

### Umzug

Der Gabelstaplerspezialist Norgatec ist nach Oststeinbek umgezogenen. **S.10**

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

das Jahr 2020 wird in vielerlei Hinsicht spannend. Zum einen wird an Deutschlands Logistik-Standort Nummer 1 eine Reihe von Ausbauten fertig gestellt, die allen Beteiligten das Leben leichter machen dürften. Zum anderen stehen aber viele weitere Großprojekte noch am Anfang: Die Köhlbrandbrücke muss ersetzt werden, die Zufahrten zum Elbtunnel (im Norden der Altonaer Deckel, im Süden die Elbmarscher Hochstraße) werden für mindestens vier Jahre die Zufahrt zum Hafen erschweren. Auch die Hafenuferspanne muss etwas weiter südlich angegangen werden.

Hinzu kommen der nahende Brexit, die chaotische US-Außen- und Handelspolitik sowie die Unsicherheit durch die Klimapolitik.

Zwei Wahlen könnten Klarheit bringen. Im Frühjahr in Hamburg, im Spätherbst in den USA.

Bleiben Sie tapfer!

Matthias Soyka, Chefredakteur

**INHALT**

**Aktuelles**



4



6



8

Kattwykbrücke eingehoben 4  
 Erster Nachhaltigkeitsbericht 6  
 NOK-Oststrecke wird ausgebaut 8

**Wirtschaft**



10



12



16

Norgatec zog nach Oststeinbek 10  
 Neue Geräte für Brunsbüttel 12  
 Maximal 1,4 Prozent Wachstum 14  
 Die Metrans floriert 16

**Recht & Geld**

EU ermöglicht Sammelklagen 18

**Essen**



20

Restaurant Sala Thai 20

**DVD**



21

Angel has fallen 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](http://www.tco-transcargo.de)

# Kattwykbrücke fast fertig

Mit dem Einhängen des Bahnmittelteils ist das Größte getan



Fotos: HPA/Christian Bruch

Das 133 Meter lange Hubteil wird von zwei Schwimmkränen in die richtige Position gebracht

**Eine der wichtigsten Brücken im Hamburger Hafen steht kurz vor der Fertigstellung: Mitte Dezember wurde das Hubteil der neuen Kattwykbrücke eingehoben. Das Mittelstück der Hubbrücke wog allein 2.000 Tonnen, so dass die Baufirma Otto Wulff gleich zwei große Schwimmkräne („Matador 3“ und „Enak“) mieten musste, die die Millimeterarbeit innerhalb von wenigen Stunden erledigten. Zuvor war das Bauteil per Schiff aus Cuxhaven gekommen.**

Dort waren auch bereits die Vorlandbrücken links und rechts des Mittelteils gebaut worden, die schon Anfang November auf ähnliche Weise eingebaut wurden.

Den Anfang hatte das Maschinenhaus gemacht, das Mitte Juli montiert worden war.

Die Arbeiten an der Brücke laufen seit 2014 und werden in

diesem Jahr abgeschlossen sein. Der Neubau war notwendig geworden, weil die alte Hubbrücke lediglich über ein Bahngleis verfügt und der Straßenverkehr nur dann möglich ist, wenn kein Zug die Brücke passiert. Dadurch entstanden wochentags an der Brücke Wartezeiten für den Straßenverkehr von insgesamt bis zu sieben Stunden pro Tag.

Mit der Neukonstruktion ist nun Schluss damit. Straßen- und Schienenverkehr sind fortan getrennt. Die Anbindung an die Hohe Schaar erfolgt sogar zweigleisig.

Die Arbeiten an der neuen Brücke waren besonders schwierig. Das lag weniger an der Gesamt-



Foto: HPA

Der Einhub des Maschinenhauses erfolgte schon Mitte Juli

länge von 287 Metern oder der Breite der Brücke (15,30 Meter). Auch die Durchfahrtsbreite der Schiffe (108 Meter) und die Hubhöhe von 45,70 Meter sind eher unproblematisch. Schwierigkeiten machte dagegen die unmittelbare Nähe der alten Kattwykbrücke, die künftig nur noch vom Straßenverkehr genutzt werden soll. Die Gründungsarbeiten mussten deshalb in der Absenkbauweise von oben nach unten erfolgen.

### Fundamente hingen an Stahlseilen über Tauchern

Das heißt, dass die Fundamente oberhalb der Wasseroberfläche schichtweise gegossen worden und in einen mit Spundwänden umbauten Bereich an Stahlseilen hängend langsam hinunter gelassen wurden. In rund zehn Metern



Pass: Die Brücke ist eingehängt Tiefe am Elbgrund wurde der Boden mit Hochdruckstrahlern beiseite gespült. Größere Hindernisse wie Fußball-große Steine mussten Taucher per Hand beseitigen. Insgesamt wurden die Fundamente

so noch weitere 20 Meter in die Tiefe gebracht.

Dagegen war der Hochbau geradezu simpel. Am Moorburger Ufer wurde ein neuer Leitstand gebaut, der künftig beide Brücken steuern wird. Mit den Pylonen und den beiden Seitenteilen der Brücke wurden insgesamt über 6.000 Tonnen Stahl verbaut. Fast so viel, wie beim Eiffelturm.

Für die Autofahrer werden nicht nur in diesem Jahr bessere Zeiten anbrechen. Ein Großteil des Verkehrs dürfte später über die Hafenuferspange laufen, die als Hochbrücke mit ziemlicher Ähnlichkeit zur Köhlbrandbrücke als Verlängerung der A26 von Stade bis hin zur A1 entstehen wird. Die Baukosten der Kattwykbrücke allein dürften sich auf mindestens 270 Millionen Euro belaufen, so ein HPA-Sprecher.

*Text: Eva-Maria Esch*



Die 2.000 Tonnen schwere Bahnbrücke wird ganz langsam zwischen die beiden Pylonen geschoben

# Der Weg zum saubereren Umschlag

Die HPA legt den ersten Nachhaltigkeitsbericht für den Hamburger Hafen vor



**Jens-Meier,**  
HPA-Chief



**Dorita Hermes,**  
HPA-Projektleiterin



**Michael Westhagemann,**  
Wirtschaftsminister

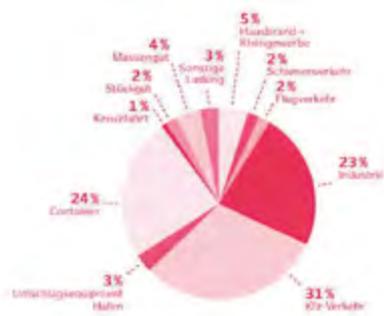
Die Hamburg Port Authority (HPA) hat erstmals einen Nachhaltigkeitsbericht für den gesamten Hamburger Hafen erstellt. Er ist als eine Bestandsaufnahme aber auch als eine Art To-do-Liste zu verstehen, wo Europas größtes zusammenhängendes Industriegebiet in Sachen Umwelt steht und wo der größte Nachholbedarf ist. Für die HPA selbst war es bereits das vierte Kompendium dieser Art. Sie gibt seit 2011 alle zwei Jahre eine Zusammenfassung ihrer Umweltaktivitäten heraus.

Wirtschaftsminister Michael Westhagemann stellte fest, dass der Hafen vor allem in der Stromversorgung mit Erneuerbaren Energien hinterherhinkt. Nur knapp vier Prozent des Strombedarfs werde durch Windräder oder Sonnenenergie gedeckt. Der Rest komme aus dem Kohlekraftwerk

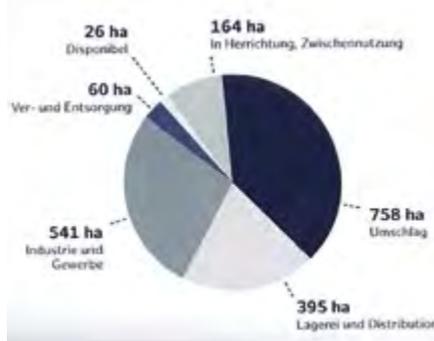
Moorburg. Der parteilose Politiker stellte sich gegen Pläne seines Kabinettkollegen Jens Kerstan (Grüne), der zur Sicherung der Fernwärmeversorgung den Bau eines Gas- und Dampfkraftwerkes (GuD) favorisiert. So ein Projekt würde allein 600 Millionen Euro für eine neue Fernwärmeleitung

kosten. Westhagemann plädierte stattdessen für den Bau eines 1- GW-Wasserstoffkraftwerks.

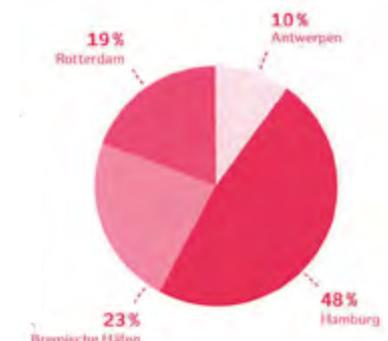
Der ehemalige Siemensmanager setzt seit Jahren für den Ausbau der Wasserstofftechnologie ein. Die dazu notwendigen Elektrolyseure erzielen bereits einen Wirkungsgrad von 60 Prozent.



Stickstoff Emissionen in Hamburg



Aufteilung der Flächennutzung



Anteil am Bahnhinterlandverkehr

Nutze man daneben noch die Abwärme zur Einspeisung ins Fernwärmenetz steige der Wirkungsgrad sogar auf 80 Prozent. Der produzierte Wasserstoff wiederum könnte zum Antrieb von Lkws, Schiffen, Flugzeugen oder Lokomotiven dienen. „Die Klimaziele der Stadt werden nur zu erreichen sein, wenn wir grünen Wasserstoff einsetzen“, sagte Westhagemann. Mit „grün“ meinte er, dass der Wasserstoff aus Erneuerbaren Energien erzeugt wird.

Schon 100.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert

Die HPA-Projektleiterin Dorita Hermes ergänzte, dass es den Hafengebieten und der HPA bereits gelungen sei, rund 100.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr zu reduzieren. Einer der wichtigsten Umweltpluspunkte des Hamburger Hafens sei die Hafenbahn, die im Jahr 2018 über 60.000 Züge zusammenstellte. In der Nordrange erziele sie einen Anteil von 48 Prozent der Bahnverkehre. Bremerhaven folge mit 23 Prozent vor Rotterdam (19 Prozent) und Antwerpen (zehn Prozent). Dennoch trage der Hamburger Hafen erheblich zur Schadstoffbelastung im Stadtgebiet bei. Den Hauptanteil in Hamburg an den Stickoxid-Emissionen im Stadtgebiet trage der Straßenverkehr (31 Prozent). Danach folge bereits die Containerschifffahrt mit einem Anteil von fast einem Viertel, dicht gefolgt von den Emissionen der Industrie. Alle weiteren Emittenten wie Hausbrand, Massengutumschlag, Umschlaggeräte im Hafen, andere Ladung, Schienen- oder Flugverkehr und der konventionelle Stückgutumschlag rangierten im kleinen einstelligen Prozentbereich. Das

Schlusslicht bilde die Kreuzfahrt mit nicht einmal einem Prozent.

Eine Achillesferse bleibe das 142 Kilometer lange Straßennetz im Hafen mit seinen 105 Brücken. Im Jahr 2017 seien 23,8 Millionen Fahrzeuge ins Hafengebiet eingefahren, davon 4,3 Millionen Lkw. An einem normalen Werktag verkehren 63.500 Pkw und 16.400 Lkw im Hafen, gut die Hälfte des Verkehrsaufkommens auf der A7 bei Stellingen – Europas meist befahrenem Autobahnteilstück.

Nur minimales Aufkommen an Radfahrern

Dagegen sei das Aufkommen an Radfahrern mit maximal 2.000 pro Tag eher marginal. Seit 2016 seien die Zufahrten ins Hafengebiet um zehn Prozent gestiegen. Dennoch sei die Zahl der Unfälle mit 782 nahezu konstant geblieben.

Gerade im Lkw-Verkehr will HPA-Chef Jens Meier ansetzen. 30 Prozent der Lkw-Fahrten seien Leerfahrten. Dieses gelte es ähnlich, wie bei der Hafenbahn bereits geschehen zu minimieren. Eine höhere Auslastung bedeute weni-

ger Emissionen. Westhagemann ergänzte, dass man sich in Zukunft Gedanken darüber machen müsse, welche Lkw überhaupt in das Hafengebiet einfahren dürften. Wasserstoff-Trucks seien die Zukunft. Hierfür müssten jedoch die Rahmenbedingungen stimmen. Neben niedrigeren Strompreisen durch eine Streichung der EEG-Umlage, der Netzentgelte und der Stromsteuer müssten auch Tankmöglichkeiten im Hafen für Lkw und Schiffe geschaffen werden.

Ein Drittel aller Fahrzeuge elektrisch betrieben

Die HPA selbst wolle mit gutem Beispiel voran gehen, sagte Meier. Ein Drittel aller Fahrzeuge der Hafengesellschaft sei bereits elektrisch betrieben. Der Fuhrpark solle nach und nach umgestellt werden. Das gelte auch für die HPA-Schiffe. Im Gebäudebereich, der Deutschlandweit für rund 40 Prozent aller CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich sei, soll es bereits bis 2030 einen komplett fossilfreien Energieverbrauch geben.

*Text: Matthias Soyka*



Die Biotope und Ausgleichsflächen befinden sich in den Randlagen

# Letzter Engpass verschwindet

Im Nord-Ostseekanal wird nun auch die Oststrecke ausgebaut



Foto und Grafik: WSD

Die Oststrecke des Nord-Ostseekanals galt stets als der große Engpass auf dem Weg ins Baltikum

**Gute Nachricht für alle Feeder-Reeder: Im Nord-Ostseekanal wird endlich der letzte große Engpass beseitigt. Die Oststrecke zwischen Großkönigsförde und Kiel-Holtenau wird in den nächsten Jahren ausgebaut. Auf der gut 20 Kilometer langen Strecke werden enge Kurven abgeflacht und die Sohlentiefe von 44 auf 70 Meter verbreitert (die Weststrecke wurde bis 2001 auf 90 Meter ausgebaut). Auf einer Länge von elf Kilometern wird dabei die Kanalböschung vergrößert. Der Auftrag ging an die Biertergemeinschaft Anpassung NOK Oststrecke Königsförde & Groß Nordsee. Die Kosten belaufen sich auf 120 Millionen Euro.**

Das gesamte Vorhaben wurde in sechs Abschnitte unterteilt. Los geht's mit den Bauweisen 4 und 5. Das ist der rund vier

Kilometer lange Bereich zwischen Großkönigsförde und Schinkel. Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekre-

tär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur: „Der erteilte Auftrag ist ein starkes Signal für die interna-



tionale Schifffahrt. Die Engstelle des Kanals ist vor allem für größere Schiffe ein Nadelöhr. Die Ausbauvariante bietet einen größtmöglichen Nutzen und hält Eingriffe in Natur und Landschaft so gering wie nur möglich.“

Alle Baumaßnahmen wurden in enger Zusammenarbeit mit den Umweltverbänden geplant. Während der laufenden Arbeiten finden regelmäßige ökologische Baubegehungen statt, bei denen auch die Amphibien-, Fledermaus- und Fischpopulationen am Kanal in den Blick genommen werden.

Vorbereitend wurden bereits neue Wege, Baustraßen, Parkplätze angelegt sowie ein Bauhafen am Flemhuder See und Logistikflächen für die Lagerung von Boden und Steinen

hergerichtet. Darüber hinaus sind Leitungen aus dem Bau Feld genommen und neu angelegt worden. Die Wege und Abläufe wurden so gewählt, dass Transporte durch Gemeinden und Lärmbelastigungen von Anwohnern weitestgehend vermieden werden.

#### Erste Arbeiten beginnen bereits Anfang Januar

In diesen Tagen werden bereits die ersten Arbeiten beginnen: Zunächst wird die nördliche Böschung zwischen Großkönigsförde und Schinkel gerodet, anschließend der Uferbereich sowohl oberhalb als auch unterhalb des Wasserspiegels abgetragen.

Insgesamt werden in diesem Bereich etwa 2 Millionen Ku-

bikmeter Bodenmaterial gebaggert. Die unter Wasser gebaggerte Hälfte wird zu einer speziell dafür vorgesehenen Stelle in der Kieler Bucht verbracht, der trockene Boden kommt auf landwirtschaftliche Flächen.

Auch Prof. Hans-Heinrich Witte, Präsident der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, betonte die Bedeutung der lange ersehnten Maßnahme: „Der Ausbau bedeutet für die Schifffahrt mehr Sicherheit und Verlässlichkeit. Zukünftig können sich auch in diesem Streckenabschnitt größere Schiffe begegnen. Das ist ein großes Plus. Damit haben wir nun die Beseitigung der letzten Engstelle des Kanals eingeleitet.“

*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](http://www.fides-online.de)

**Praxity**  
MEMBER  
GLOBAL ALLIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS

# Norgatec ist umgezogen

Der Spezialist für Hyster-Gabelstapler sitzt nun in Oststeinbek



Fotos : SLH

Der neue Norgatec-Firmensitz liegt im Gewerbegebiet in Oststeinbek in unmittelbarer Nähe der A1

**Die Firma Norgatec hat sich im norddeutschen Raum seit über 25 Jahren einen Namen als Spezialist für Flurfördergeräte gemacht. Seit sechs Jahren hat sie den Vertrieb und die Wartung für Hyster-Stapler übernommen. Doch das Firmengelände am Billhorner Deich nahe den Hamburger Elbbrücken platzte seit Jahren aus allen Nähten. Deshalb suchte Firmenchef Andreas Küstermann rund fünf Jahre nach einem Ausweichobjekt. In Oststeinbek unmittelbar an der Hamburger Stadtgrenze hat er es nun gefunden.**

Im Oktober 2019 war der Umzug. Seitdem ist vieles einfacher bei Norgatec. Der größte Vorteil ist natürlich die Größe: Mit 6.700 Quadratmetern, davon gut die Hälfte Freiflächen, ist das Firmengelände um mehr als das Dreifache gewachsen. „In der neuen Halle können wir nun erheblich mehr Stapler auf einmal fertigstellen“, freut sich Prokurist Andreas Nitt. 900 Quadratmeter misst sie nun. Hinzu kommt eine zweite Halle, die noch um ein Drittel größer ist, in der rund 100 Stapler gelagert werden können. „Früher haben wir bis zu einer halben Stunde gebraucht, um einen Stapler aus einer Ecke frei zu bekommen“,



Prokurist Andreas Nitt am Eingang

erinnert sich Nitt. Etliche Einheiten hätten auch bei befreundeten Kunden auf deren Betriebsgelände geparkt werden müssen, weil am Billhorner Deich kein Platz mehr gewesen sei.

Der neue Firmensitz dagegen bietet nun reichlich Platz. Ein weiterer Vorteil ist, dass er nun im Eigentum von Norgatec ist. Rund 3,5 Millionen Euro investierte das Unternehmen. Allzu viel umgebaut werden musste allerdings nicht, da hier zuvor ein Test- und Montagewerk eines großen Reifenherstellers ansässig war. Extras wie Ölabscheider, Waschanlage oder große Tore waren bereits vorhanden. „Wir hätten es kaum an-

ders geplant, wenn wir neu gebaut hätten“, ergänzt Nitt. Ein nettes Detail am Rande. Im Eingangsbereich ist in einer Bodenfliese das Baujahr 1993 eingelassen – das Jahr, in dem auch Norgatec gegründet wurde.

Für die 64 Mitarbeiter plus fünf Azubis, zwei Aushilfen und einen Praktikanten bietet das neue Gelände endlich ausreichend Platz: Diverse Sozial- und Konferenzräume, Küchen, Toiletten, Umkleidekabinen und Lagerräume sind vorhanden. Und auch Parkplätze vor der Tür. Alles ist auf Zuwachs ausgerichtet, auch wenn Nitt und seine Kollegen schon jetzt den Fachkräftemangel zu spüren bekommen. Mehrere Monteure und Mechaniker für die Werkstatt würde er sofort einstellen.

Auch für die Norgatec-Kunden macht sich der Umzug positiv bemerkbar. „Wir können nun



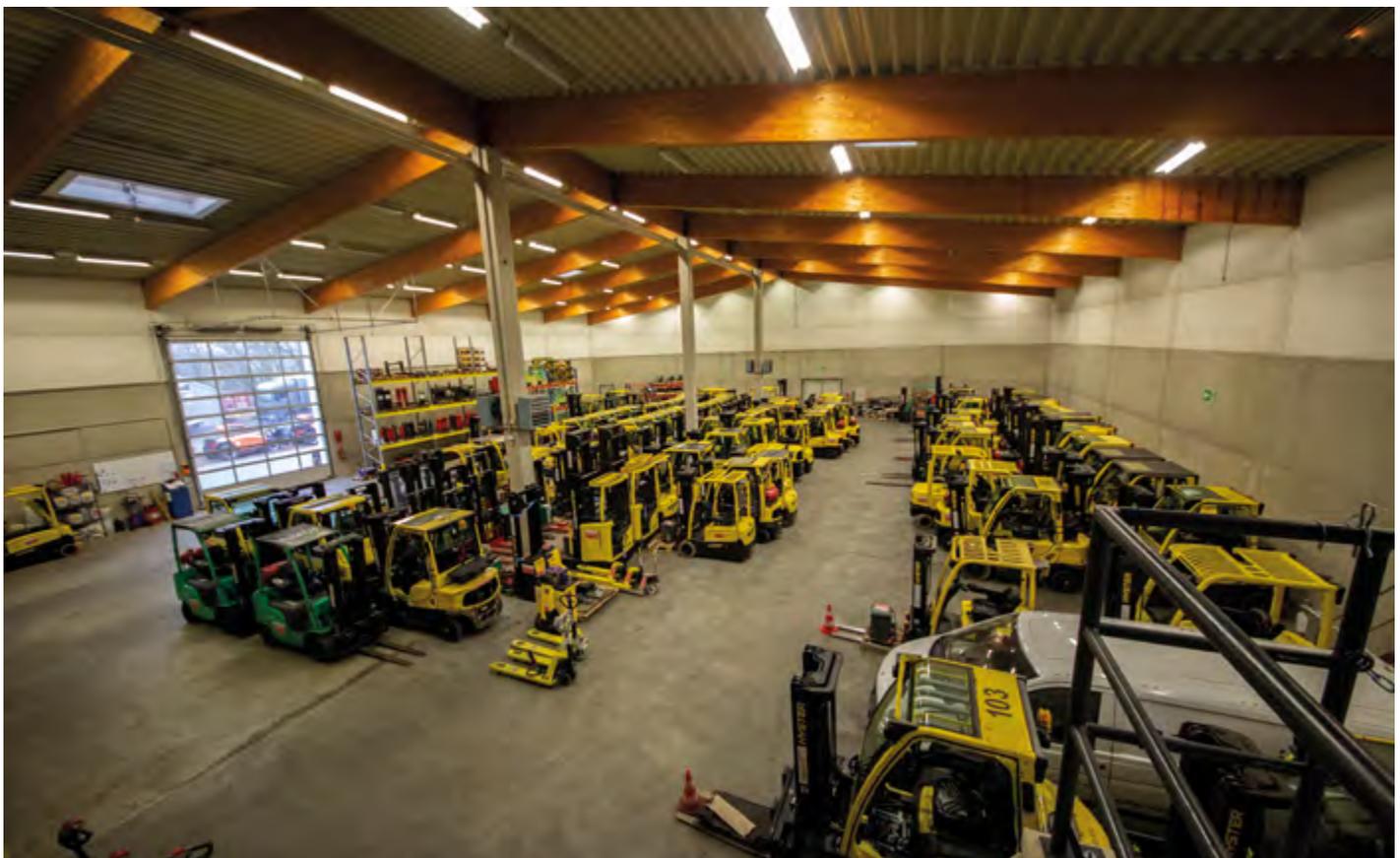
Die Werkstatt ist nun dreimal so groß wie die Alte

Reparaturen wesentlich schneller durchführen, mehr Maschinen lagern und flexibler auf kurzfristige Anfragen reagieren.“

Und auch für neue Techniken ist genug Platz. Hyster plant, noch in diesem Jahr einen ersten mit Brennstoffzellen betriebenen Stapler auf

den Markt zu bringen. Die Nachfrage aus der Wirtschaft sei groß, so Nitt. Dass die kleineren Stapler alle aus Irland stammen, werde trotz des nahenden Brexits kein Problem sein, da Hyster über mehrere Standorte in Europa verfügt.

*Text: Matthias Soyka*



Alles warm und trocken: Fast 100 Stapler haben in der Lagerhalle bequem Platz

# Neue Geräte für Brunsbüttel

Zudem wird der Hafen Orrskär um einen Liegeplatz erweitert



Fotos : Brunsbüttel Ports

Der neue Hafenmobilkran wird den bereits bestehenden Kran ergänzen und Tandemhube möglich machen

**Bei Brunsbüttel Ports laufen die Geschäfte weiter prächtig. Der einzige deutsche Hafenbetrieb, der während der Krise 2008/2009 weiter Zuwachsraten vermeiden konnte, investiert deshalb in einen neuen Mobilkran für den Elbehafen sowie vier zusätzliche Radlader. Zudem wird das Unternehmen im schwedischen Söderhamn den Hafen Orrskär ausbauen. Die Stadtverwaltung hat die Übernahme der Finanzierung für den Bau eines zusätzlichen Liegeplatzes mit einer Länge von 150 Metern und zwei Hektar Lagerfläche genehmigt. Die schleswig-holsteinschen Betreiber des Hafens werden die Suprastruktur bereit stellen.**

Zu dem Ausbau gehört auch der Kauf eines zusätzlichen kettengetriebenen Mobilkrans. Der „Multi-Docker CH1400F“ wird rund 1,2 Millionen Euro kosten und ab Herbst diesen Jahres zum Einsatz kommen. Das Gerät ist besonders gut für die Verladung von Schnittholzpaketen geeignet. Gegenüber dem Vorgängermodell wird der neue Mobilkran über eine größere Auslage (27 Meter) und Hebeleistung (22,6 Tonnen) verfügen. „Dadurch wird zum einen der Entwicklung zur Nutzung größerer Schiffeinheiten Rechnung getragen, als auch können im Hinblick auf

zukünftige neue Umschlagsgüter im Hafen schwerere Güter umgeschlagen werden“, erklärt die Geschäftsführung des Hafenbetreibers SCHRAMM ports & Logistics Sweden AB (SSHAB), an der Brunsbüttel Ports 51 Prozent der Anteile hält.

## Zusätzlicher Mobilkran für den Elbehafen

In Brunsbüttel selbst wird mit dem Kran 7 ein weiteres Großgerät angeschafft. Insgesamt investiert der Hafenbetreiber 8 Millionen Euro in neues Equipment. Der Doppellenker-Wippsdrehkran

mit dem Modelnamen „Tukan“ wird eine Hubleistung von 120 Tonnen aufweisen. Zusammen mit dem bereits bestehenden Mobilkran können somit im Tandemhub Ladungen bis 240 Tonnen gehoben werden. Die Ausladung beträgt 63 Meter, so dass sogar schwere Güter von einem Schiff zum anderen umgeschlagen werden können. Bis zum September 2020 soll auch dieser Kran zum Einsatz kommen.

Für Brunsbüttel Ports-Geschäftsführer Frank Schnabel ist all dies ein Grund zur Freude: „Der neue Kran wird es uns im Elbehafen ermöglichen, noch

größere Gütermengen noch flexibler und kundenorientierter umzuschlagen. In die Planung des neuen Krans haben wir die Mitarbeiter eng eingebunden, die das Großgerät zukünftig auch nutzen werden. Auf diese Weise möchten wir erreichen, dass das neue Umschlaggerät auf die Bedürfnisse unseres Hafens und unserer Mitarbeiter zugeschnitten ist. Es ist spannend zu beobachten, wie nun die einzelnen Komponenten gefertigt werden, bevor sie zu einem großen Hafenkran und „Hingucker“ zusammengesetzt werden“.



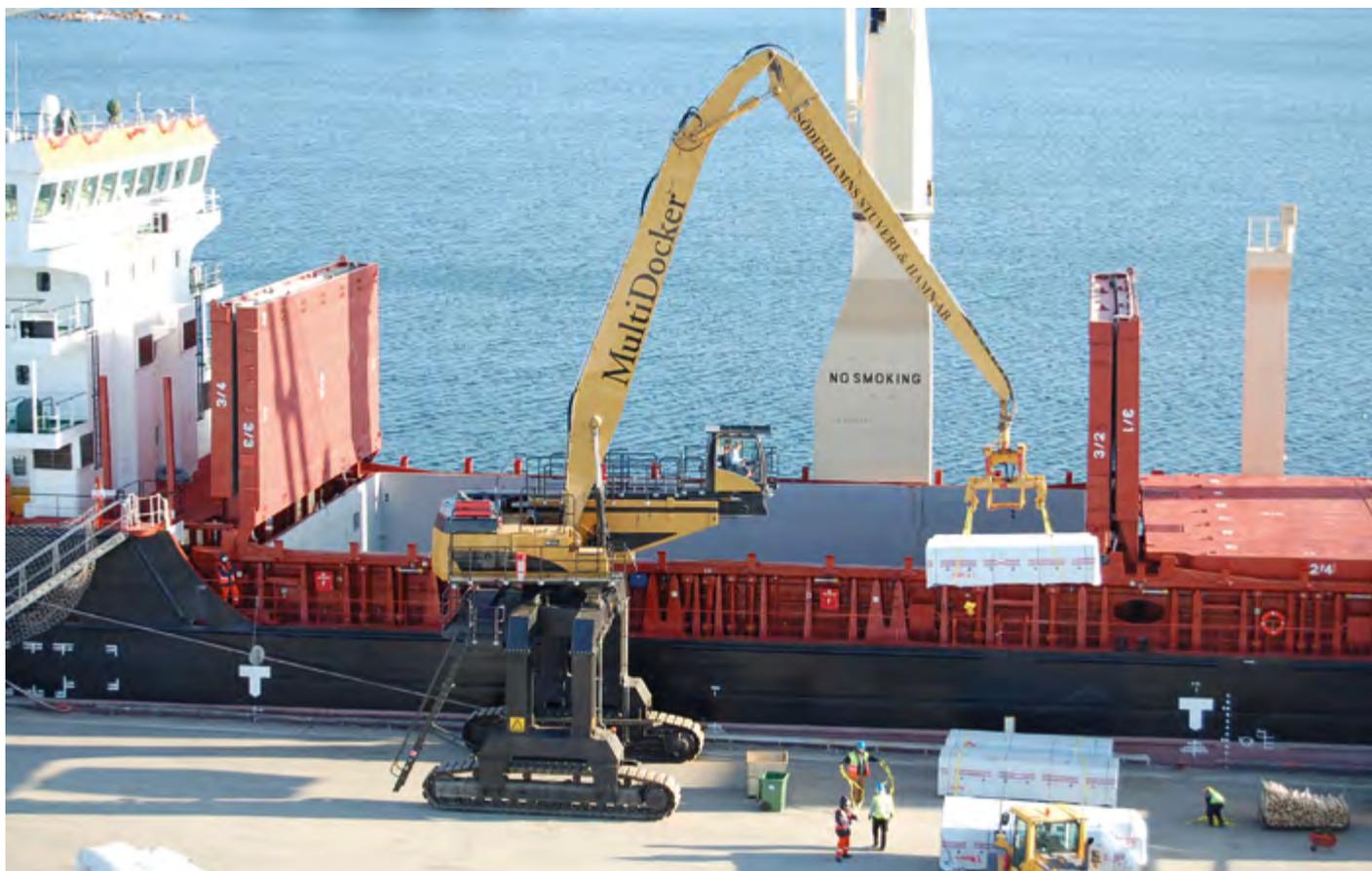
#### Vier Radlader werden auf die Hafestandorte verteilt

Um die Leistungsfähigkeit von Brunsbüttel Ports weiter zu erhöhen, hat das Unternehmen außerdem vier neue Radlader für die

Die ersten Komponenten für die Kranfahrwerke existieren schon verschiedenen Standorte des Hafens- und Logistikbetriebs bestellt. Die Investitionssumme hierfür beträgt rund 1,5 Millionen Euro, und auch diese Geräte werden in diesem Jahr geliefert. „Mit diesen Investitionen, die wir als Privat-

hafen zu 100 Prozent selbst finanzieren, rüsten wir uns für die Zukunft. Die Investitionen sind ein konsequenter Schritt für die stetige Weiterentwicklung unserer Hafengruppe“, so Schnabel.

*Text: Matthias Soyka*



Ein weiterer kettengetriebener Mobilkran wird für den Hafen Orrskär in Schweden angeschafft

# Maximal 1,4 Prozent Wachstum

Wirtschaftsexperten blicken gedämpft optimistisch in das neue Jahr



Uli Wachholtz, Arno Bäcker (Bundesbank), Henning Vöpel, Hermann-Josef Hansen und Matthias Boxberger (v.l.)

**Wie wird das Jahr 2020? Prof. Henning Vöpel, Direktor des Hamburgischen WeltWirtschaftsinstituts (HWWI), und Dr. Hermann-Josef Hansen, Leiter der Abteilung Konjunktur und Wachstum im Zentralbereich Volkswirtschaft der Deutschen Bundesbank, gaben auf Einladung des Unternehmensverband Nord vor 150 Unternehmern und Politikern einen Konjunkturausblick. Vöpel erwartet ein Wirtschaftswachstum von 1,4 Prozent, Hansen dagegen rechnet nur mit einem Plus von einem Prozent.**

Dabei dämpften, so Vöpel, sowohl internationale Handelskonflikte sowie auch der zunehmend schärfere Strukturwandel im Zuge der Digitalisierung und der Trend zur Dekarbonisierung das Wachstum. „Nach einem Jahrzehnt robusten Aufschwungs steht die deutsche Wirtschaft vor einer womöglich längeren Abschwächung der konjunkturellen Dynamik“, sagte er wörtlich. „Die Industrie befindet sich sogar schon seit einiger Zeit in der Rezession. Die geopolitischen Risiken und Handelskonflikte haben auf die Exportwirtschaft durchgeschlagen.“ Gerade die norddeutsche Wirtschaft müsse angesichts des bevorstehenden doppelten Strukturwandels – Digitalisierung und Dekarbonisie-

– das Potenzialwachstum durch eine gezielte Standort- und Infrastrukturpolitik stärken. Die Transformation finde derzeit nicht in dem erforderlichen Tempo statt. Es herrsche eine gefährliche Vermögensillusion, die das Ausmaß des Strukturwandels unterschätze.

## Bauindustrie trägt Bruttowertschöpfung

Hansen merkte eine Verschiebung der Bruttowertschöpfung in Deutschland an. Bisher sei diese am stärksten vom produzierenden Gewerbe ohne die Bauindustrie getragen worden. Doch seit 2018 habe sich dieser Trend umgekehrt. Nun sei vor allem die

Bauindustrie führend. Im Beschäftigungsbereich nehme Deutschland im EU-Vergleich eine Spitzenposition ein. Fast 70 Prozent der 15- bis 74-Jährigen seien hier erwerbstätig. Damit liege Deutschland knapp vor den nordeuropäischen Staaten und Großbritannien, aber deutlich über dem EU-Durchschnitt, der bei knapp 65 Prozent verlaufe. Jedoch drohten Probleme von anderer Seite. Die ungünstige Demografie werde wohl spätestens Ende 2021 dazu führen, dass es zu wenig Erwerbspersonen in Deutschland gebe.

Der Abschwung in der Industrie dürfe sich nach Hansens Ansicht zunächst weiter fortsetzen. Die Kapazitätsauslastung sei von 88 Prozent

Anfang 2018 auf nun gut 82 Prozent abgesackt. Während Einzelhandel und der Dienstleistungssektor noch leicht positiv gestimmt seien, sei das Geschäftsklima im Großhandel eher schlecht. Dennoch glaubt Hansen, dass die Exporte wieder an Schwung gewinnen werden. Auch die Inlandsnachfrage bleibe weiter aufwärtsgerichtet, verliere aber an Schwung.

Im Preisbereich erwartet Hansen zunächst eine Abflachung des Verbraucherpreisanstiegs wegen der vom Bund zugesagten zunächst sinkenden Energiekosten. Auch die Finanz- und Geldpolitik der EZB würden die Wirtschaft stützen. Dennoch überwiegen die Risiken: Der zunehmende Protektionismus der USA, der ungeordnete Brexit, der immer wahrscheinlicher wird, und die stärkere Abkühlung der Konjunktur in China.

Der Vorstandsvorsitzende des Industrieverbands Hamburg, Matthias Boxberger, sagte: „Angesichts einer

insgesamt abgeschwächten Konjunktur braucht die Industrie Möglichkeiten, Investitionen, Innovationen und nachhaltiges Wachstum besser voranzubringen. Nur so kann es gelingen, unsere Klimaschutz-Ambitionen bei Erhalt und Ausbau der 120.000 Industrie-Arbeitsplätze in Hamburg umzusetzen.“

**Die Politik ist nun gefragt, die Industrie wetterfest zu machen**

Die Politik sei jetzt mehr denn je gefordert, wichtige Aufgaben endlich voranzubringen, um die Industrie wetterfest zu machen. Dazu zählten: Genehmigungsverfahren vereinfachen und beschleunigen sowie nationale Abgaben für heimischen grünen Strom als staatlich induzierte Strompreisbestandteile so zu reduzieren, dass Unternehmen wettbewerbsfähig blieben. Die norddeutschen Bundesländer müssten zudem die mit der Energiewen-

de einhergehenden Chancen besser nutzen.

UVNord-Präsident Uli Wachholtz ergänzte „Der lange Aufschwung geht zu Ende, die Konjunktur bricht bundesweit ein. Die Parteien und Politik haben leider noch nicht nachhaltig zur Kenntnis genommen, dass der Aufschwung endet. Es muss jetzt um Vorschläge gehen, die mehr Wachstum schaffen und Arbeitsplätze sichern und nicht um Vorschläge der weiteren Umverteilung. Wir brauchen Investitionen in die digitale und analoge Infrastruktur. So muss dem Hammerbrook Digital Campus zügig Leben eingehaucht werden und auch der rechtzeitige Ersatzbau der Köhlbrandbrücke und die zügige Realisierung der Hafenspanne sind für den Wirtschaftsstandort lebensnotwendig.“ Es bedürfe nicht mehr Regulierungen und Beschränkungen. Wir müssten vielmehr Investitionsbremsen in Genehmigungsverfahren lockern.

*Text: Eva-Maria Esch*

[www.schrammgroup.de](http://www.schrammgroup.de)



**Ein starker Verbund von 16 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland und Skandinavien**

**INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG**

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH | Elbehafen | 25541 Brunsbüttel  
 Telefon: +49 (0) 4852 884-0 | Fax: +49 (0) 4852 884-26 | E-Mail: info-bp@schrammgroup.de

# Das zweite Standbein der HHLA

Die Bahn-Tochter METRANS erzielt fast soviel Gewinn wie der Containerumschlag



Fotos: Metrans

27.500 Züge werden jährlich von über 1.900 Mitarbeitern auf die Reise durch Europa geschickt

**Die Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) hat 2019 einen deutlich verbesserten Umsatz erzielt, obwohl der Containerumschlag kaum zulegte. Verantwortlich dafür ist im Wesentlichen ihre Bahn-Tochter METRANS, die sich längst zum zweiten Standbein der HHLA gemausert hat. Fast 290 Millionen Euro trug allein sie in den ersten neuen Monaten bei. Das stolze METRANS-Betriebsergebnis von 76,1 Millionen Euro (+16,5 Prozent) ist zu fast 80 Prozent der Bahnabteilung geschuldet.**

Schon lange beobachten andere Eisenbahnverkehrsunternehmen neidvoll den Erfolg des Konkurrenten, allen voran die Deutsche Bahn. Diese verfügt zwar über ein Vielfaches der 2.800 METRANS-Waggons und rund 100 -Lokomotiven, doch der DB-Fuhrpark ist im Gegensatz zu ihr veraltet. Seit ihrer Gründung 1991 unmittelbar nach dem Fall des Eisernen Vorhangs in Prag hat die METRANS auf modernes Equipment für den Containertransport gesetzt. Die Ultraleichtkonstruktionen haben nicht nur weniger Gewicht, sondern sind auch deutlich kürzer als andere Tragwagen. Dadurch kann die METRANS mit einem Zug bis zu fünf TEU mehr transportieren, wodurch sie gegenüber dem übrigen Marktteilnehmern deutlich günstiger ist.

Der zweite Erfolgsfaktor war bislang das Shuttle-Konzept. Ganze



**Peter Kiss,**  
CEO Metrans GmbH

Züge werden auf den HHLA-Terminals direkt an der Kaikante beladen und fahren ohne Stopp zu Hinterland-Hubs, wo sie entladen und sofort wieder beladen werden. Der ständige Pendelverkehr vermeidet Zusatzkosten wie Rangieren, Umkuppeln von Waggons etc. Mittlerweile hat die METRANS ein ganzes Netz von eigenen Hubs aufgebaut. 16 sind es, neben Deutschland auch in Österreich, Tschechien, der Slowakei, Polen und Ungarn. Vornehmlich durch die METRANS ist die HHLA längst kein auf Hamburg begrenztes Hafenundernehmen mehr, sondern ein europäischer Logistikkonzern.

Denn die Bahngesellschaft hat in jüngster Zeit ihr Netz drastisch erweitert und verbindet mehr nicht nur

ihre eigenen Seehäfen mit den Hinterland-Hubs, sondern fährt nun auch fremde in- und ausländische Destinationen wie den Niederlanden an – insgesamt 500 Zugverbindungen in der Woche. Ganz nebenbei organisiert die Intermodal-Abteilung der HHLA auch die Nachläufe von den Hubs bis zu den Kunden. Das Gros kommt indes immer noch aus Hamburg. 930.000 TEU wurden durch die METRANS in den und aus dem Hafen gefahren. Ein Plus von fast acht Prozent.

Damit dies so bleibt, investiert die HHLA weiter in den Fuhrpark ihrer Tochter. Gerade erst hat sie zehn neue Vectron-Lokomotiven von Siemens in Dienst gestellt. Sie haben eine Leistung von 6,4 MW und sind bis zu 160 km/h schnell. Neben dem Einsatz im bisherigen METRANS-Metz ist auch eine Aufrüstung für andere Bahnsysteme wie in Bulgarien, Kro-



Zehn neue Siemens-Loks wurden gerade in Dienst gestellt

atien, den Niederlanden, Rumänien, Serbien oder Slowenien möglich. Denn die METRANS schaut weiter über ihre bisherigen Grenzen hinaus. Quasi täglich verlässt ein METRANS-Zug Deutschland auf dem

Weg über die Neue Seidenstraße zu einem der Wirtschaftszentren in China. METRANS-Chef Peter Kiss kündigte an, dass in den nächsten fünf Jahren bis zu 350 Millionen Euro in sein Unternehmen investiert werden.



Das Netz aus Hinterland-Hubs ist einer der Erfolgsgaranten für den günstigen Betrieb

# VW & Co. geht's an den Kragen

Die Europäische Union lässt Sammelklagen nun auch grenzüberschreitend zu

**Pünktlich zum Jahreswechsel gibt es eine Überraschung aus Brüssel. Die EU hat nämlich einen weiteren Schritt zur Stärkung EU-weiter Verbraucherschutzregeln gemacht. Vorbild ist die sogenannte Musterfeststellungsklage, die in Deutschland bereits beim VW-Dieselskandal genutzt wird. Die Klageform erlaubt es Verbänden und Organisationen, eine stellvertretende Klage für viele Verbraucher auf einmal durchzusetzen.**

Ob VW-Fahrer, deren Auto dreckiger ist als gedacht, Facebook-User, die von dem Cambridge-Analytica-Hack betroffen waren, oder Hausbauer in Spanien, die auf diese Hypotheken hereingefallen sind: Die EU-Kommission will es Verbrauchern erleichtern, vor Gericht Schadenersatz einzuklagen, und hat darum im April des vergangenen Jahres ein Gesetz für eine europäische Sammelklage vorgeschlagen. Am 28. November 2019 haben die EU-Mitgliedstaaten der Idee ihre Zustimmung erteilt und das Vorhaben damit einen entscheidenden Schritt weitergebracht.

## Recht der Verbraucher weiter gestärkt

Damit können sich Verbraucher in Europa künftig grenzüberschreitend zusammenschließen, um gegen Konzerne zu klagen. Dank die-

ser sogenannten Verbandsklage müssten sich die Betroffenen nicht mehr einzeln gegen große Unternehmen durchsetzen.

Konkret haben sich die EU-Minister darauf geeinigt, dass speziell dazu berufene Einrichtungen, etwa Verbraucherverbände, im Namen von Geschädigten Klagen anstrengen können und zwar entweder innerhalb eines Landes, aber auch grenzüberschreitend, wenn der Vorfall mehrere EU-Länder betrifft. Mögliche Felder, in denen so eine Klage in Frage kommen könnte, sind etwa Reiserechtsfälle, Betrug durch Finanzdienstleister, fehlerhafte Medizinprodukte oder Datenschutzverstöße, etwa bei Telekommunikationsanbietern.

## Berlin befürchtet Klageindustrie

Die Bundesregierung hat sich bei der Ab-

stimmung über den Richtlinienentwurf enthalten. Sie fürchtet, dass die neuen Regeln in der vorliegenden Form Missbrauch möglich machen. Auch die deutsche Wirtschaft hatte jüngst gewarnt, dass die neuen Regeln eine Klageindustrie wie in den USA mit ihren jahrelangen Prozessen, milliardenschweren Urteilen und teuren Vergleichen schaffen könnten.

## Entschädigungen sofort festgesetzt

Die neuen Regeln dürften tatsächlich für mehr Verbraucherklagen sorgen. Das gilt nicht nur für EU-Länder, in denen es noch keine Sammelklagen gibt, sondern auch in Deutschland. Zwar hat Berlin nach dem Abgasskandal die sogenannte Musterfeststellungsklage geschaffen, also die deutsche Form der Sammelklage. Das EU-Modell ist für Ver-

braucher allerdings reizvoller. Denn bei der deutschen Musterfeststellungsklage wird nur geklärt, ob die Konsumenten, die sich der Klage angeschlossen haben, überhaupt Anspruch auf Entschädigung haben – beispielsweise weil sie von der Werbung für die Abgaswerte von Dieselfahrzeugen in die Irre geführt wurden. Die tatsächliche Entschädigung muss aber im Anschluss jeder Betroffene in einem Einzelprozess erstreiten. Bei einer Klage nach EU-Modell wäre das anders: Hier sollen die Richter im Sammelprozess entscheiden, wie hoch die einzelnen Kläger entschädigt werden sollen. Der mühsame, teure und riskante Gang jeder Einzelperson vor Gericht entfällt.

## Höherer Druck auf die Beklagten

Daher ist wahrscheinlich, dass sich künftig

mehr Verbraucher an Klagen beteiligen, wenn schon in der Verbandsklage über die Entschädigungen verhandelt wird und die Betroffenen diese nicht einzeln durchsetzen müssen. Gleichzeitig könnte die Verbandsklage die verklagten Unternehmen stärker unter Druck setzen als die Musterfeststellungsklage, weil klar ist, dass die klagenden Verbraucher anschließend nicht mehr einzeln vor Gericht ziehen müssen, um ihre jeweiligen Ansprüche durchzusetzen.

**Beweislastumkehr stärkt Kläger**

Kaum beachtet wird dabei ein entscheidendes Detail des Richtlinienentwurfs, welches den Verfahrensablauf betrifft: Der Entwurf sieht nämlich vor, dass ein Gericht das betroffene Unternehmen dazu auffordern kann, alle relevanten Beweismittel offenzulegen. Diese Vorgabe eröffnet viel weiteren Spielraum als ihn das deutsche Prozessrecht derzeit zulässt. Kläger können dann trotz dürftiger Beweise Klage einreichen und darauf hoffen, dass sie im Laufe des Prozesses

Informationen erhalten, die für eine Verurteilung ausreichen. Diese Beweislastumkehr ist im deutschen Zivilprozess eher ungewöhnlich, da normalerweise jede Partei die für sie günstigen Umstände beweisen muss.

**Organisationen dürfen keinen Gewinn machen**

Weiterhin sieht der Richtlinienentwurf vor, dass klageberechtigte Organisationen bestimmte Voraussetzungen erfüllen müssen. Sie müssen 18 Monate bestehen, ihre Finanzierung offenlegen und dürfen keine Erfolgshonorare verlangen. Allerdings sind die Vorgaben bei der bestehenden deutschen Sammelklage strenger, beispielsweise müssen die klagenden Organisationen mindestens vier Jahre alt sein.

**Keine einheitlichen Standards**

Bevor die EU-Sammelklage wirklich kommt, müssen sich die Mitgliedstaaten noch mit dem EU-Parlament auf einen konkreten Gesetzestext verständigen. Die Verhandlungen dazu sollen in den kommenden Wochen

beginnen. Dabei gilt es, einen erheblichen Schwachpunkt des Entwurfs zu beseitigen, nämlich dass nur für grenzüberschreitende Klagen einheitliche Regeln festgezurrt wurden. Für Klagen innerhalb eines Landes können Regierungen eigene Standards setzen. Das könnte dazu führen, dass Kläger ihre Verfahren bewusst in Staaten mit geringeren Hürden anstrengen. Sollte es bei den bestehenden Regelungen bleiben, besteht die Gefahr, dass sich in Europa eine Klageindustrie wie in



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

den USA entwickeln könnte, wo spezialisierte Anwaltskanzleien reihenweise Sammelklagen gegen Konzerne einreichen.

*Text:* Matthias Jagenberg  
[www.advo-jagenberg.de](http://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](mailto:info@bock-schulte.de)  
[www.bock-schulte.de](http://www.bock-schulte.de)

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

# Nichts für Weicheier

Im „Restaurant Sala Thai“ gibt es originäre thailändische Küche



Foto: Lebnhard Soyka



Fotos: SLH

Das Restaurant liegt an den Marco-Polo-Terrassen

Viele Plätze genießen den Blick aufs Wasser

**Aufmerksamen Lesern wird aufgefallen sein, dass wir in letzter Zeit der italienischen und gut bürgerlichen Küche ein wenig überdrüssig waren und uns mehr asiatischen Lokalitäten zugewandt haben. Dies soll auch heute nicht anders sein, mit dem Unterschied, dass wir diesmal uns der originärereren Küche angenommen haben. Diese ist im „Sala Thai“ zu finden, das, nachdem es sich zunächst in Hamburg-St. Georg einen Namen gemacht hatte, nun auch in der HafenCity gegenüber des neuen Unilever-Hauses residiert.**

Aber was heißt eigentlich originär? Mit Kokosmilch und Thai Curry wird schließlich überall gekocht. Doch ganz so einfach ist das nicht. Es liegt letztlich an der Kombination der diversen Gewürze. Manches ist im Gaumen zunächst süß, entwickelt aber dann eine beachtliche Schärfe, Anderes wiederum kommt eher säuerlich daher, doch dann beißt man auf eine Frucht und das Ganze wird süß. Kurzum, wer schon einmal in Thailand war, wird sich hier wie Zuhause fühlen.

Dazu trägt auch das Ambiente bei, denn ein Teil der Tische ist wie in Asien angeordnet: Also

Schuhe aus, auf einen Teppich setzen und die Füße unter den Tisch in eine Mulde stopfen. Wem das zu kompliziert ist, der kann sich auch an eine der vielen normalen Sitzgelegenheiten begeben und den Blick auf den Grasbrookhafen genießen.

Ganz billig ist das „Sala Thai“ allerdings nicht. Ein Menü, das aus einer Vorspeise, einer Suppe, Garnelen-Spießen, diversen Fleisch-Variationen und exotischen Obst besteht, kostet immerhin fast 60 Euro. Die übrigen Tellergerichte liegen zwischen 21 und 30 Euro, Suppen beginnen bei 7,90 Euro, Vorspeisen bei 10,90 Euro.

Das, was aber dann kommt, ist wahrhaft eine Geschmacksexplosion, auch wenn der Fleischanteil in den Gerichten eher gering ist. Macht aber nichts, denn das bunte Durcheinander von Gemüse, Obst, Gewürzen und eben Fleisch bzw. Fisch ist wirklich erstaunlich. Jeder Bissen scheint anders zu schmecken.

Wohlig gesättigt ist man am Ende auf jeden Fall. Das Feuer im Gaumen glimmt noch ein wenig nach. Zu scharf ist es freilich nicht. Weicheier sollten aber lieber von Gerichten Abstand nehmen, wo auf die Schärfe extra hingewiesen wird.

**Text:** Eva-Maria Esch



Ente mit Früchten



Thai Curry vegetarisch

## Sala Thai Restaurant

Am Kaiserkai 1  
20095 Hamburg  
Tel: 040 - 32 39 09  
[www.salathai.de](http://www.salathai.de)

**Öffnungszeiten:**  
Mo. – So. 12 - 24 Uhr

# Rettet den Helden

In „Angel has fallen“ wird das Erzählmuster der beiden Vorgängertitel umgedreht



Ratloses FBI-Team



Heiße Übung am Anfang



Banning steht dem neuen Präsidenten zur Seite



Kauzig: Bannings Vater



Der Böse outet ich

Im Jahr 2013 erschienen zwei Filme mit der gleichen Grundidee: Terroristen übernehmen das Weiße Haus. Was niemand erwartet hätte: Der kleiner budgetierte „Olympus Has Fallen“ von Antoine Fuqua („Der Equalizer“) triumphierte über Roland Emmerichs Materialschlacht „White House Down“. Drei Jahre später durfte die von Gerard Butler gespielte Hauptfigur den Präsidenten in „London Has Fallen“ noch einmal retten. Nun also der dritte Film um den Secret-Service-Personenschützer Mike Banning, diesmal von Regisseur Ric Roman Waugh („Snitch“). Hier wird das Erzähl-Schema durchbrochen, denn nicht der Präsident muss gerettet werden, sondern der Held selbst...

Banning hat körperliche Probleme. Die Jahre der Auseinandersetzung sind nicht spurlos an ihm vorübergegangen. Er nimmt Pillen gegen Migräne und leidet unter Schlafstörungen. Die Wirbelsäule ist auch nicht mehr in Ordnung. Gleichwohl bleibt er bei seinem Job und beschützt den amtierenden Präsidenten Trumbull (Morgan Freeman) bei einem Angelausflug. Dort kommt es zu einem verheerenden Anschlag, den nur der Präsident und Banning knapp überleben. Dumm nur, dass das

FBI Banning fortan für den Drahtzieher hält. Als Bannings Gefängnis-Konvoi überfallen wird, gelingt dem Elitkämpfer die Flucht...

Ein Ausbund an Originalität ist die Geschichte nicht, das ist einzuräumen. Während die ersten Filme ihre Wurzeln klar in der „Stirb-Langsam-Reihe“-hatten, stand hier „Auf der Flucht“ Pate. Macht aber nichts. Das, was man sehen will, wenn man sich für einen solchen Film entscheidet, wird geboten, nämlich Action und richtig schöne Schie-

ßereien, garniert mit ein paar lockeren Sprüchen. Dass das Budget der „...Has-Fallen-Reihe“ von Film zu Film sinkt, sieht man dem dritten Teil nicht an, von ein oder zwei nicht gelungenen CGI-Momenten abgesehen. Butler ist nach wie vor ein Haudegen alter Schule, der seine Wehwechen wegedrückt, wenn es darauf ankommt und er die Knarre zieht. Besondere Würze erhält der Film durch den wunderbar kauzigen Nick Nolte, der Bannings Vater spielt und nicht

von ungefähr an den UNA-Bomber erinnern soll. Wer der Schurke ist, ist allerdings arg schnell klar.

Fazit: Ein Film, der nicht mehr ist als er sein will, aber das tut, was er soll. Geht in Ordnung.

*Text:* Martin Soyka



Ab sofort zu haben

**Gesamtverband  
Schleswig-H. Häfen:**



Turnusmäßig wechselte zum Jahresbeginn die Führung des GvSH. Frank Schnabel (Foto), Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports/SCHRAMM group, löste den Geschäftsführer der Lübecker Hafengesellschaft (LHG), Sebastian Jürgens, nach dreieinhalb Jahren als Vorstandsvorsitzenden ab. Dessen rechte Hand Sven Wernecke hat dem entsprechend die Geschäftsführung des Verbandes an Carsten Lorleberg übergeben. Schnabel stand dem Verband bereits von 2011 bis 2016 vor. Der GvSH ist die Interessenvertretung der Häfen des nördlichsten deutschen Bundeslandes.

**Autobahn GmbH:**

Die Autobahn GmbH des Bundes hat mit dem Jahresbeginn die Planung und den Bau von Fernstraßenprojekten im Norden übernommen. Bundesfernstraßenkoordinator Christian Merl hat deshalb nun die Projektkommunikation für die Großprojekte im Norden bei der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) inne und leitet die Kommunikation der Niederlassung Nord der Autobahn GmbH. Ihm zur Seite steht Carsten Butenschön als Geschäftsbereichsleiter in der Niederlassung Nord. Die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation wird zusätzlich eine Schnittstelle einrichten, die die Bereiche der Baustellenkoordinierung auf den unterschiedlichen Ebenen besser verzahnt. Diese Aufgabe hat Kirs-ten Pfaue übernommen.

**AKQUINET AG:**



Oliver Jelsch ist neuer Vertriebsleiter dieser Port-Consulting-GmbH aus Bremerhaven. Damit verantwortet der

51-Jährige neben dem Vertrieb alle Beratungs- und Serviceleistungen des größten unabhängigen und eigentümergeführten IT-Unternehmens im deutschsprachigen Raum. Zuletzt war er in der Geschäftsführung der K+S Kühl- und Spezialtransporte GmbH aktiv. Als Niederlassungsleiter bei der DATEV sammelte er Erfahrung im IT-Umfeld und in der Beratung komplexer Lösungen. Darüber hinaus war er in verschiedenen Positionen bei BLG Container und der EUROGATE-Gruppe tätig.

**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:

**11. Februar 2020**



## Künftig alles unter einem Dach



**Bremerhaven** – 33 Beschäftigte der Hafengesellschaft Niedersachsen Ports (NPorts) sind von ihrem bisherigen Arbeitsplatz in der Neckarstraße 10 in das Dienstleistungsgebäude Pacific One umgezogen. In dem siebengeschossigen Gebäude am Güterverkehrszentrum des Jade-WeserPorts (JWP) sind nun 30 weitere Büroräume mit Leben gefüllt. Durch die zentrale Lage können NPorts-Hafenbereiche wie die Niedersachsenbrücke, die Umschlaganlage Voslapper Groden (UVG) oder auch der Außenhafen Hooksiel schneller erreicht werden. Bislang waren am JWP bereits elf Mitarbeiter stationiert.

## Stena Line renoviert Trelleborg-Fähren

**Rostock** – Die schwedische Fährreederei Stena Line hat ein umfassendes Renovierungsprogramm auf der Route Rostock-Trelleborg gestartet. Cafeterias, Lounge-Bereiche, Kabinen und Korridore auf den Fähren „FS Mecklenburg-Vorpommern“ und „M/S Skåne“ werden umgestaltet und erhalten neues Mobiliar. Stena Line trägt damit der hervorragenden Entwicklung der Route Rechnung und investiert knapp 5 Millionen Euro. Auf der „FS Mecklenburg-Vorpommern“ wird unter

anderem die bisherige Trennung zwischen Café und Shop aufgehoben, um einen größeren öffentlichen Raum zu schaffen. Die „M/S Skåne“ bekommt einen neuen „News Room“, in dem sich Reisende zur Entspannung zurückziehen können. Das Renovierungsprojekt wird größtenteils im laufenden Routenbetrieb umgesetzt und vor der Hauptsaison 2020 abgeschlossen sein.

## Neuer Auftrag für Conecranes



**Düsseldorf** – Konecranes hat von Pacific Logistic LLC einen Auftrag über einen zweiten öko-effizienten Konecranes Gottwald Modell 3 Hafenschienenkran (Foto) erhalten. Er ist für das Sollers Terminal im russischen Wladiwostok bestimmt, wo er nach der für den Spätherbst 2020 vorgesehenen Inbetriebnahme zur Erhöhung der Umschlagkapazitäten von Containern mit Autoteilen und Konsumgütern beitragen wird. Der Kran ist individuell auf die spezifische Kai-Infrastruktur

vor Ort zugeschnitten, mit einer Schienenweite von 10,5 Metern und einer Portaldurchfahrthöhe von sechs Metern. Wegen der geringen zulässigen Schienenbelastung ist er mit 32 Rädern – je acht Rädern pro Kranecke – ausgerüstet.

## Hamburg Linesmen übernehmen Jade Dienst

**Wilhelmshaven** – Die HLM Hamburg Linesmen und die Lübecker Schleppreederei und Hafenservice Gesellschaft J. Johannsen & Sohn haben die Jade Dienst GmbH mitsamt den 90 Mitarbeiter übernommen. HLM wird vor allem das Kerngeschäft der Festmachertätigkeiten organisieren. Zu der Gesellschaft gehört auch ein 180 Meter langer Pier mit Lagerkapazitäten und Werkstatt zur Reparatur von Schiffen.

## Zwei Hafenteile in Emden saniert



**Emden** – NPorts wird im Laufe dieses Jahres zwei Hafenteile für insgesamt 2 Millionen Euro saniert haben. Bereits abgeschlossen sind nach einem halben Jahr Bauzeit die Arbeiten auf der westlichen Seite des Borssumer Hafens (Foto). Die Kaianlage wurde auf einer Länge von rund 100 Metern instandgesetzt worden. Am Nordufer im Industriehafen wird nun die vor über 100 Jahren errichtete Kaianlage zurück gebaut.



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](mailto:ingo.kock@guehh.de)  
 Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)

