

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Posse um Containerbegasung

Umweltbehörde irrt sich in der Kommastelle – Verbrauch stark rückläufig statt steigend

Der Hamburger Hafen ist um eine Posse reicher. Die Umweltbehörde hat falsche Zahlen veröffentlicht, wonach die Begasung von Containern im vergangenen Jahr sprunghaft angestiegen sein sollte. Es geht um den Stoff Sulfurylfluorid, kurz SF, der zur Bekämpfung von Schädlingen eingesetzt wird und als deutlich klimaschädlicher als CO₂ gilt.

Nach 18,91 Tonnen in 2017 und 51,20 Tonnen in 2018 sollten es 2019 genau 203,65 Tonnen gewesen sein, also das Vierfache. Hamburgs Umweltsenator Jens Kerstan (Die Grünen) zeigte sich entsetzt, obwohl seine Behörde zuletzt vor drei Monaten eine Genehmigung für den Einsatz von SF gegeben hatte, und schickte einen Brandbrief an Bundesumweltministerin Svenja Schulze (SPD), in dem er das sofortige Verbot von SF forderte. Nun kam heraus, dass dem Umweltministerium ein Fehler unterlaufen ist.

Bei der Beantwortung einer Kleinen Anfrage an die Bürgerschaft durch die Linksfraktion war ein Komma verrutscht. Der Einsatz von SF schnellte nicht um das Vierfache auf 203,65 Tonnen in

die Höhe, sondern sank drastisch um 60 Prozent auf 20,36 Tonnen.

Doch da war das Kind bereits in den Brunnen gefallen. Die lokale Presse hatte das Thema in großen Lettern aufgegriffen und die vielen Hafenfirmen (23), die SF einsetzen, an den Pranger gestellt. Als „Klimakiller-Gas“ wurde es in der Presse verteufelt, obwohl die EU und der Bund den Einsatz von SF für bestimmte Waren vorschreiben, um die Einfuhr von Schädlingen, die in unseren Breitengraden keine natürliche Feinde haben, zu verhindern. Fast 5.000mal schädlicher als CO₂ sei das Gas, wurde aus einer Studie zitiert und entspreche in der angeblich eingesetzten Menge genauso viel CO₂ wie 92.000 Einwohner der Hansestadt. Nun stellt sich alles als völ-



Foto: Birkner Materialschutz GmbH

Atemschutz bei begasten Containern

liger Unsinn heraus. Kerstan steht wie ein Idiot da.

Während alledem sorgte eine andere Nachricht für Unruhe in der Hamburger Hafenszene. CMA CGM und Maersk haben angekündigt, je einen großen Dienst aus Hamburg abzuziehen. Prompt mutmaßten im Wahlkampfmodus befindliche Politiker, der Hamburger Hafen sei nun am Ende, da er mehrere 100.000 TEU Ladung verlieren werde. Auch dies war falsch. **Seite 8**

Robust

Rostock verbuchte trotz gesunkenen Fährverkehren ein Umschlagplus. **S.4**

Erfreut

Der Kieler Hafen kann nun dank eines Gleisbaus besser Vollzüge rangieren. **S.6**

Optimistisch

Hamburgs FDP-Fraktionschef Michael Kruse hofft auf eine Deutschland-Koalition. **S.10**

GROMEX
DichtungsHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

die Hamburger Umweltbehörde hat für die von fast allen Staaten weltweit vorgeschriebene Begasung von Containern mit hölzerner Fracht falsche Verbrauchszahlen ermittelt. Der grüne Umweltsenator Jens Kerstan, nicht gerade das hellste Licht im ohnehin nicht sehr strahlenden Hamburger Senat, forderte prompt ein Verbot des eingesetzten Gases, ohne den scheinbar dramatischen Anstieg nochmals zu prüfen. Die Schifffahrt ist ja ohnehin einer der größten Klimasünder, so der NABU...

Nun kam raus, dass der Einsatz drastisch zurückgegangen statt gestiegen ist. Alle politischen Aussagen und Forderungen waren völliger Quatsch. Die Hafenwirtschaft stand zu Unrecht am Pranger. Wäre jetzt nicht die Bürgerschaftswahl, wäre es für den Ersten Bürgermeister Peter Tschentscher an der Zeit, Kerstan zu feuern.

Aber das kann nun der Wähler tun!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

Weniger Fährverkehr in Rostock 4
Kiel freutsich über Rangiergleis 6
Streit um Container-Begasung 8
Kruse: Rot-grün hat versagt 10
Parteiencheck vor der Wahl 12

Wirtschaft



14



16

Neuer Schweden-Tunnel 14
HHLA qualifiziert Mitarbeiter 16

Recht & Geld

Ärger um Auslaufmodelle 18

Essen



20

Gasthaus Q21 20

DVD



21

Gemini Man 21

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 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

Fährverkehr verhagelt Rostocks Bilanz

Alle anderen Geschäftsfelder waren jedoch positiv und kompensierten die Ausfälle



Die Zufahrt des Rostocker Hafens über den Seekanal (oben links) soll ab dem kommenden Jahr vertieft werden

Zehn Jahre lang war für ROSTOCK PORT der wachsende Fährverkehr ein Garant für positive Zahlen. 2019 war dies erstmals anders. Mit 16,2 Millionen Tonnen machte die rollende Ladung zwar immer noch fast zwei Drittel des Gesamtumschlags aus, lag aber rund vier Prozent im Minus. Dennoch konnte Deutschlands größter Ostseehafen ein leichtes Plus von 100.000 Tonnen auf 25,7 Millionen Tonnen verzeichnen, da die anderen Geschäftsfelder (Flüssiggut, Schüttgut und konventionelles Stückgut) positiv abschnitten.

Für Geschäftsführer Gernot Tesch ein klares Zeichen, wie gut die Rostocker aufgestellt sind. Der Schüttgutumschlag stieg um 2,5

Prozent auf 5,9 Millionen Tonnen. Weizen und Gerste liefen nach den schwachen Ernten in den Vorjahren wieder deutlich besser (+ 440.000

Tonnen oder + 16 Prozent). Leichte Rückgänge gab es beim Splitt, Roggen und der Kohle. Düngemittel, Zement und Raps blieben stabil. Sehr gut schnitten die Flüssiggüter ab. 3 Millionen Tonnen wurden umgepumpt, das waren gut 700.000 Tonnen oder 30 Prozent mehr als 2018. Hierzu trug eine defekte russische Pipeline bei, die wegen einer Fehleinleitung verschmutzt war und deshalb monatelang still lag. Die Raffinerie unweit des Rostocker Hafens wurde nun erstmals seit fünf Jahren wieder auf dem Wasserweg versorgt.

Besonders erfreulich war der Anstieg des wertschöpfungsreichen Umschlags von konventionellen Stückgütern. 570.000 Tonnen waren



Am Fracht- und Fischereihafen wurden 1,5 Millionen Tonnen umgeschlagen

es. Verglichen mit Hamburg ist dies im Verhältnis ein fast dreimal so hoher Umschlag. Besonders Windkraftanlagen von Nordex und Bleche trieben die Zahlen in die Höhe.

Erfreulich war auch die Zunahme des Kombinierten Ladungsverkehrs um 11,5 Prozent auf 87.000 Einheiten. Eine neue Zugverbindung von Wien nach Trelleborg mit Überfahrt auf Stena-Fähren ab Rostock trug hierzu mit bei.

Beim RoRo-Verkehr war indes der Anteil der Lkw-Einheiten um rund 26.000 oder 6,5 Prozent rückläufig. Dagegen stieg die Zahl der beförderten Trailer und Pkw leicht an. Insgesamt, so Tesch, sei jedoch die sich abschwächende wirtschaftliche Gesamtlage zu spüren gewesen.

In diesem Jahr will Rostock nach Aussage von Co.-Geschäftsführer Jens Scharner weiter in den Ausbau des Hafens investieren. 2019 waren



Gernot Tesch,
ROSTOCK PORT-Geschäftsführer

es 49 Millionen Euro, in diesem Jahr fließen allein 20 Millionen in den Pier 2. Zum Jahresende hofft er auf die Auftragsvergabe für den Bau des Seekanals, der die 15 Kilometer lange Hafenzufahrt auf 16,50



Jens Scharner,
ROSTOCK PORT-Geschäftsführer

Meter für Schiffe mit einem Tiefgang von bis zu 15 Metern vertieft. Gravierende Einwände wie bei der Fahrrinnenanpassung der Elbe erwartet die Geschäftsführung nicht.

Text: Eva-Maria Esch



Hochwertige Stückgüter gingen vor allem beim Kranbauer Liebherr über die Kaikante

Kiel freut sich über drittes Gleis

Der Seehafen meldet leichten Anstieg des Güterumschlags



Foto: Tom Körber

Hehre Ziele: Bis 2030 soll der gesamte Seehafen Kiel klima-neutral arbeiten

Der SEEHAFEN KIEL hat im Jahr 2019 den Güterumschlag um 1,9 Prozent auf 6,8 Millionen Tonnen steigern können. Anders als in früheren Jahren geschah dies auf 97 Prozent der eigenen Flächen, früher lag der Anteil nur bei drei Viertel. Nach der Schließung des Kohlekraftwerks, wo im letzten Jahr noch gut 200.000 Tonnen umgeschlagen wurden, wird die Hafengesellschaft künftig den gesamten Umschlag übernehmen. Sie wird sich zudem um die frei gewordene Kraftwerksfläche als Hafenerweiterungsgebiet bemühen, kündigte Hafenchef Dirk Claus an.

Besonders glücklich ist man an der Förde über die Fertigstellung des Ausbaus der Rangieranlage in Meimersdorf. Dort hat DB Netz im November die Verlängerung der Gleise auf 750 Meter fertig stellt. Seitdem können dort endlich problemlos Vollzüge eingesetzt werden. Davon erhofft sich Claus in diesem Jahr einen erheblichen Sub im Kombinierten Verkehr. Im vergangenen Jahr war der Umschlag um 17 Prozent auf 24.000 Einheiten eingebrochen, nachdem zwei der fünf Italien-Verbindungen nach Rostock abgewandert waren. Nun aber ist ein Shuttlezug der Stena Line nach Bettembourg (Luxemburg) angelaufen, der mindestens 8.000 zusätzliche Einheiten bringen soll.

Zudem wird demnächst ein drittes Rangiergleis am Schwedenkai fertig gestellt, so dass dort die Ver-

ladetätigkeit noch weiter verbessert wird. Dort werden bereits 25 Prozent der Hinterlandverkehre per Bahn abgewickelt. Auch wird hier in diesem Jahr eine Landstromanlage fertig gestellt. Am Ostseekai wird sogar eine doppelte Anlage entstehen, an der sowohl Stena-Fähren mit 2,5 MW und Kreuzfahrtschiffe mit bis zu 13 MW gleichzeitig versorgt werden könne. In zwei Jahren sollen auch die letzten Anlagen am Ostufer mit Landstrom ausgerüstet sein. Bis 2030 will Claus den gesamten Hafen klimaneutral umgestalten. Aktuell investiert der Seehafen knapp 30 Millionen Euro.

Kerngeschäft ist der Stückgutumschlag des Fährverkehrs geblieben, der mit knapp 6 Millionen Tonnen oder 85 Prozent des Gesamtumschlags die Haupteinnahmequelle blieb. Fast die Hälfte der Ladung

wurde dabei auf der Verbindung ins litauische Klaipeda transportiert. Zeitweise musste DFDS aufgrund der großen Nachfrage sogar eine achte Wochenabfahrt mit einplanen. Die Linie profitierte von der Einstellung der Verbindung nach St. Petersburg. Zuletzt hatte DFDS noch mittels einer Slotcharter mit Finnlines kooperiert. Nun wird ein Teil der russischen Ladung über Litauen verschifft. Insgesamt verbucht DFDS Agency Director Aleksej Slipenciuk ein Plus von elf Prozent Ladungsgewicht und sieben Prozent bei dem Ladungsaufkommen.

Ein Plus von 3,6 Prozent auf 745.000 Tonnen verbuchte CSA Logistics beim Holzumschlag aus Skandinavien. Ron Gerlach, Geschäftsführer von Stena Line Deutschland, freute sich über ein leichtes Plus im



Aleksej Slipenciuk (DFDS), Dirk Claus, Dirk Hundermark (Color Line) und Ron Gerlach (Stena Line, v.l.)

Fährverkehr nach Schweden. Zwar sank die Zahl der transportierten Pkw um drei Prozent, dafür wurden deutlich mehr Reisebusse (+16 Prozent) mitgenommen. Gut eingeführt habe sich die „Stena Germanica“, die als erstes Schiff auf Methanol umgerüstet worden ist. Ein neues Schiffsführungsprogramm („Stena Fuel Pilot“), das auf einer auf das Wetter achtenden Fahrweise basiert, habe zu einer weiteren Einsparung des Brennstoffverbrauchs von immerhin drei Prozent geführt.

Color Line hat 2019 eine reine Frachtfähre nach Oslo in Betrieb genommen. Der Betrieb sei schwieriger geworden, berichtete Color Line-Geschäftsführer Dirk Hundermark, da der Frachtmarkt konjunkturell nachgegeben habe. Die Geschäftspartner müssten neue Trailer anschaffen und ihre Lieferketten umstellen. Color Line habe aber wie Stena Line den Aufbau weiterer Bahnlinien im Visier.

Im Kreuzfahrtbereich wurde Kiel insgesamt 175mal angelaufen, gut 800.000 Gäste besuchten die Stadt.

In diesem Jahr werden 198 Anläufe von 36 verschiedenen Schiffen mit insgesamt rund 880.000 Gästen erwartet. Ein knappes Drittel der Schiffe soll dabei mit Landstrom versorgt werden. Sollte die EEG-Umlage, wie vom Bund angekündigt, auf 1 Cent pro kWh gesenkt werden, wäre der Anschluss für diese Schiffe auch nicht mit Extrakosten verbunden, rechnete

Claus vor. Die Stromerzeugung an Bord sei dann mit rund 14 Cent genauso teuer wie die Abnahme des Landstroms. In Skandinavien sei der Anschluss an Land gebundene Abgabestellen wesentlich lukrativer, da dort der Strompreis bei nur acht Cent liege, da dort nicht annähernd so viele staatliche Abgaben aufgeschlagen werden.

Text: Matthias Soyka



Das neue Rangiergleis in Kiel-Meimersdorf ist nun 200 Meter länger

Umweltbehörde von der Rolle

Wieder einmal wurde der Hamburger Hafen grundlos schlecht gemacht

Unmittelbar vor Wahlen setzt bei Politikern ein gewisser Reflex sein, sich in der Öffentlichkeit profilieren zu müssen. Da wacht die Opposition auf und entwickelt lange verborgene Aktivitäten wie die Linkspartei, die eine Kleine Anfrage an den Senat stellte. In der Flut dieser Anfragen, zu deren Beantwortung der Senat innerhalb einer Woche verpflichtet ist, kann es schon einmal passieren, dass sich da ein Fehler einschleicht. Das ist ärgerlich, aber menschlich. Schlichtweg dumm ist es jedoch, vorschnell die falschen Schlüsse zu ziehen, wie es Umweltsenator Jens Kerstan getan hat, indem er umgehend ein Verbot des Gases Sulfuryldifluorid (SF) gefordert hatte.

Das alles ist umso peinlicher, als dass die Umweltbehörde für die Genehmigung des Einsatzes von SF zuständig ist und dies auch zuletzt im Oktober 2019 getan hatte. Der Hauptgeschäftsführer des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, Norman Zurke, reagierte umgehend und schrieb einen Brandbrief an den Senator. Darin verwies er darauf, dass neben vielen anderen Staaten wie China oder Brasilien seit vergangenem Jahr auch Australien und Neuseeland die Begasung von Importwaren zwingend vorschreiben. SF wird vor allem bei Schnittholz, aber auch bei Holzpaletten eingesetzt.

„Ein Verbot von Sulfuryldifluorid hätte zur Folge, dass keinerlei Güter mehr in Länder exportiert werden könnten, die eine Behandlung gegen Schädlinge verpflichtend vorschreiben, da es zurzeit keine Alternativen dazu gibt“, schrieb Zurke wörtlich. Kerstan hatte zuvor öffentlich erklärt, der Export von mit SF begasten Hölzern sei klimapolitisch nicht zu vertreten.

Der Sprecher der Umweltbehörde setzte noch eins drauf und bemängelte, dass es hilfreich gewesen wäre, wenn die Hafenwirtschaft auf den sprunghaft gestiegenen Anstieg des Einsatzes von SF hingewiesen hätte. Darauf-

hin sah sich die HHLA genötigt klarzustellen, dass sie SF nur in kleinen Mengen einsetze. Gerade einmal 1,25 Tonnen seien es 2019 insgesamt auf den Anlagen Unikai, Altenwerder und Burchardkai gewesen.

Nur 155 Tonnen SF nach ganz Deutschland importiert

Dabei hätte die Umweltbehörde den Fehler selbst herausfinden könne, indem sie, wenn sie schon nicht die Grundrechenarten fehlerfrei beherrscht, einfach beim Importeur von SF angerufen hätte.

Die österreichische Firma Viktor Krainz hat den Alleinvertrieb für SF von der US-Firma Douglas für Deutschland und Österreich übernommen. Douglas ist die Vertriebsgesellschaft von Dow Chemical, die das weltweite Patent auf SF besitzt. Krainz hatte 2019 nach ganz Deutschland nur 155 Tonnen SF geliefert, also deutlich weniger als angeblich in Hamburg eingesetzt wurde.

Auch über den Umgang mit SF wurde viel Unwahres geschrieben. So ist SF eine Ersatzstoff für Methylbromid, das 2006 verboten wurde, und hat sogar Umwelt-



Jens Kerstan (Die Grünen),
Umweltsenator Hamburg



Norman Zurke,
Hauptgeschäftsführer UVHH

preise erhalten. Es wird nicht nur zur Begasung von geschlossenen Containern benutzt, um Holzschädlinge abzutöten, sondern auch in Kirchen verwendet. Laut Krainz werden für die Begasung eines Containers zwischen drei und fünf Kilo des Gases benötigt. Die Container werden einen Tag geschlossen gehalten, danach geöffnet und restlos ausgelüftet. Der Hersteller Dow Chemical arbeite derzeit jedoch an der Entwicklung einer Kammer, in der künftig diese Öffnung erfolgen könnte, so dass SF nicht mehr in die Atmosphäre frei gesetzt wird.

Abzug zweier Containerdienste bringt kaum Ladungsverlust

Nach all dem Ärger sorgten zwei weitere Meldungen für Verunsicherung im Hafen. Zum einen hatte CMA CGM angekündigt, einen Fernostdienst mit 150.000 TEU vom Eurokai nach Antwerpen zu verlegen. Auch Maersk läuft nicht mehr jede Woche mit einem Dienst von Indien über Dubai und Saudi-Arabien Hamburg an. Massive Ladungsverluste mutmaß-



Foto: Gesundheitsministerium Schleswig-Holstein

Vor allem Holz muss begast werden ten nun aufgeschreckte Politiker. Letztlich aber haben die Reedereien nur ihre wenig ausgelasteten Dienste optimiert. Die Ladung werde weiterhin Hamburg auf den übrigen, dann besser ausgelasteten Diensten in gleicher Menge anlaufen.

Zum anderen verschreckte der NABU mit der Meldung, dass eine Studie des International Council of Clean Transportation (ICCT) die Umweltfreundlichkeit von LNG auf lange Sicht anzweifele. Aufgrund des Methanschlupfes sei das Verbrennen von Flüssiggas

um 70 bis 82 Prozent klimaschädlicher als der Einsatz von Marinodiesel. Der Nabu Bundesgeschäftsführer Leif Miller verstieg sich dabei zu der Behauptung: „Die Schifffahrtsbranche gehört bereits jetzt zu den weltweit größten Klimasündern.“ Auch dies ist Unsinn. Sie trägt mit gerade einmal drei Prozent zu dem weltweiten CO₂-Ausstoß bei, ist aber für über 90 Prozent des Warenverkehrs verantwortlich. Zum Vergleich: Der Straßen- und Bahnverkehr in Deutschland verursacht ein Viertel der Treibhausgase.

Begegnungsbox vor Wedel fertiggestellt

Eine gute Nachricht gab es aber dann doch: In der Elbe wurde die Begegnungsbox vor Wedel fertig. Seit Ende Januar können dort Schiffe mit einer addierten Breite von 98 Metern auf einer Länge von fünf Kilometern aneinander vorbeifahren. Zwischen Wedel und der Störmündung (36 Kilometer) ist die Elbe zudem 20 Meter breiter.

Text: Matthias Soyka

**Besuchen Sie uns
an unserem neuen
Firmensitz!**

Meessen 8 22113 Oststeinbek

www.norgatec.de

Der Hafen ist Zukunft

Interview mit FDP-Fraktionschef Michael Kruse zur Bürgerschaftswahl

Am 23. Februar wird in Hamburg eine neue Bürgerschaft gewählt. SPD und Grüne liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen, die CDU liegt bei etwa 15, die FDP bei sieben Prozent. Stadt Land Hafen sprach mit Michael Kruse, dem Fraktionschef der Liberalen, über die Fehler Hafenpolitik.

Herr Kruse, die großen Volksparteien, allen voran die SPD, sind in der Wahlgunst massiv abgestürzt. Trotzdem konnte die FDP kaum davon profitieren. Woran liegt das?

Kruse: Zum einen daran, dass wir das Jamaika-Bündnis im Bund haben platzen lassen. Viele meinten, wir hätten da mitmachen sollen. Aber es gab eine Vielzahl von grundsätzlichen Punkten, über 50, in denen wir mit den damaligen Grünen, alles Alt-68er wie Jürgen Trittin, keinerlei Übereinstimmung erzielen konnten. Zum anderen weil in der derzeitigen Debatte um den Klimawandel den Grünen – sehr zu unrecht – die höhere Kompetenz zugesprochen wird. Die Grünen haben zwar die richtigen Ziele, doch sie haben ein gewaltiges Umsetzungsproblem. Letztlich sind sie eine Verbotsparterie. Wir dagegen wollen den Wandel in der Energiepolitik durch Innovationen wie saubere Antriebe und Treibstoffe auf Wasserstoff- oder synthetischer Basis hinbekommen, damit die individuelle Mobilität, die sich die Menschen sehr wünschen, erhalten bleibt.

Die Grünen in Hamburg scheinen ein ziemlich gestörtes Verhältnis zum Hamburger Hafen zu haben.

Kruse: Ja, zumal die Schwefelgrenzwerte für Treibstoffe gerade ja noch einmal drastisch gesenkt wurden. Die Grünen verkennen, dass man Umweltpolitik nicht gegen sondern nur mit der Wirtschaft erfolgreich bestreiten kann.



Michael Kruse,
FDP-Fraktionschef

Was würden Sie im Hafen machen, wenn Sie an der Regierung wären?

Kruse: Zunächst gibt es in diesem Senat keinerlei Konzeption zur Zukunft des Hafens. Die rot-grüne Koalition hat sich einzig darauf konzentriert, Projekte hinzubekommen, die seit Jahrzehnten geplant sind. Es wird aber nichts mehr Neues hinzugefügt. Der Hafen wird wie eine Art Auslaufmodell behandelt. Da wird hinterfragt, ob überhaupt noch Finanzmittel hinfließen müssen oder die Infrastruktur ertüchtigt werden muss: Sprung über die Elbe, Kleiner Grasbrook, A26, Köhlbrandquerung sind Stichworte. Seit Jahren führt der Hafen nur noch Abwehrkämpfe gegen die Politik. Also brauchen wir ein klares Bekenntnis zum Hamburger Hafen und zu einem neuen Hafenentwicklungsplan, da der bestehende völlig veraltet ist. Ich

meine: Der Hafen ist Zukunft. Steinwerder-Süd ist der Schlüssel dafür, dass der Hafen einen neuen Impuls bekommt.

Was würden Sie dort machen?

Kruse: Eine Produktion mit Wertschöpfungstiefe ansiedeln, denn dadurch würde man Umschlag an den Hafen langfristig binden und die Loco-Quote steigern.

Welche Art Produktion?

Kruse: Antriebstechnologien der Zukunft und die dazu notwendigen Stoffe und Instrumente sind eine Option. Stichwort Wasserstoff. Wir sollten der Standort für Wasserstoffwirtschaft in Nordeuropa werden. Langfristig folgt die Industrie immer der Energie. Wenn wir es schaffen, Wind, Gasnetze und kluge Produktion im Norden zu vernetzen, dann sind wir im Energiebereich viel besser als der Süden aufgestellt.

Im Energiebereich ist man sich bei Rot-Grün nicht einig. Wirtschafts-senator Westhagemann ist sehr für Wasserstoff, Umweltsenator will ein Gas- und Dampfkraftwerk.

Kruse: Ein solches Kraftwerk neben dem Kohlekraftwerk Moorburg macht überhaupt keinen Sinn. Erst einmal wäre es sehr teuer, bis zu 400 Millionen Euro, zum anderen verbraucht es weiter fossile Energie. Das ist das Schlechteste, was man tun kann. Ich würde Moorburg zunächst ans Fern-

wärmenetz anschließen. Es könnte schnell Wedel ersetzen, das das dreckigste Kraftwerk der Republik ist. Bis 2038 müsste man dann überlegen, ob Moorburg statt einfach abgeschaltet nicht auch umgerüstet werden könnte. Auf Biomasse etwa oder einen anderen Brennstoff. Wir müssen diese Zeit der Transformationsphase nutzen. An das Fernwärmenetz werden wir auch die großen Metallbetriebe im Hamburger Hafen anschließen. Aurubis leitet bisher nur ein Drittel der möglichen Abwärme in das Netz der HafenCity ein, die Aluminiumhütte oder Arcelor Mittal gar nicht. Ich will, dass sich das ändert und wir ökologisch und ökonomisch klug agieren.

Ein Netz will der Senat ausbauen: Container- und Kreuzfahrtterminals sollen an Landstrom angeschlossen werden, obwohl eine Senatsdrucksache den Sinn, zumindest bei den Kreuzfahrtschiffen, bezweifelt.

Kruse: Grundsätzlich ist es sinnvoll, dass die im Hafen liegenden Schiffe sauberer werden. Wir sind aber gegen Zwang oder gar Verbote, wie etwa im Straßenverkehr. Wir sind für Anreize. Wir wollen den Reedern sagen, dass sie hier ein Angebot bekommen. Aber das hat der Senat nicht getan. Es gibt keine verbindlichen Vereinbarungen mit den Reedereien. Die Stadt baut nun Anlagen und hofft, dass sie diese nutzen. Dabei ist die Stromabnahme deshalb so unattraktiv, weil der Preis so hoch ist. Was grotesk ist: Das EEG ist mittlerweile der größte Hemmschuh für den Ausbau Erneuerbarer Energien – da will ich eine Reform anstoßen.

Andere Energieformen wie LNG scheinen dagegen in Hamburg nicht möglich.

Kruse: Unter Rot-Grün sind überhaupt keine Innovationen möglich. Das Power Pac ist nicht gewünscht, die LNG-Bar-

ge abgeschoben, die Port Feeder Barge blockiert, obwohl die Verlagerung von Verkehren im Hafen auf das Wasser im Koalitionsvertrag steht. Die HHLA gibt sich zwar deutlich innovationsfreundlicher als in der Vergangenheit, aber für Dinge wie Drohnen, die Container transportieren, oder den Hyperloop. Zu der Verkehrsverlagerung aufs Wasser indes hat die HHLA nichts beigetragen. Statt großer Marketingoffensiven sollte man der HHLA sagen: Löst die Probleme, die wir heute haben, nachhaltig und kümmert Euch dann darum, was man perspektivisch machen kann. Also den ersten Schritt vor dem Zweiten machen.

Wie stehen Sie zu den großen städtischen Unternehmensbeteiligungen?

Kruse: Bei Hapag Lloyd sollten wir die Verlagerungsmehrheit auf 95 Prozent erhöhen und auf ein Shareholder-Agreement unter Minderheitsaktionären drängen, die zusammen noch fünf Prozent halten. Der Stadtanteil könnte von rund 14 auf 1,25 Prozent sinken. Diese Aktionäre sollten verbindlich übereinkommen, einer Verlagerung des Stammsitzes nicht zuzustimmen. Dann sollten wir den guten Aktienkurs nutzen und etwa 12,5 der 14 Prozent Aktien-Anteile verkaufen. Es ist den Hamburgern versprochen worden, dass sie ihr Geld zurückbekommen. Die Zeit ist reif. I want my money back.

Soll die Stadt HHLA-Aktien verkaufen?

Kruse: Bei der HHLA sollten wir über weitere Terminalbeteiligungen von Reedern nachdenken, um die Ladung zu sichern. Aber dafür muss die Politik erst mal ihre Hausaufgaben machen – dazu gehört die Kühlbrandquerung, damit der CTA ohne Hindernisse angelaufen werden kann. Schaut man auf die Ergebnisse, wird deutlich: Die HHLA ist bald ein Bahnunternehmen mit Terminalanschluss.

Wo hakt es bei der Verkehrspolitik?

Kruse: Die Grünen zweifeln, an, dass es noch mehr Verkehr geben wird. Das ist grundfalsch. Was wir brauchen, ist ein kluges Management der anstehenden Ausbauten rund um die A7 und A1 und ein klares Bekenntnis zur Kühlbrandquerung und der Hafenpassage, also den Fortbau der A26. Es ist symptomatisch für die Hafenpolitik, dass für diese Projekte die Finanzierung immer noch nicht gesichert ist, obwohl sie seit Jahrzehnten geplant werden. Wenn man Verkehr ökologischer ausrichten will, dann muss man die Infrastruktur und regenerativen Energien ausbauen. Wir wollen dafür die Planungszeiten massiv beschleunigen. Einzelne Maßnahmen könnten als Gesetz auf den Weg gebracht werden, wie es die Dänen machen.

Der größte Kostenfaktor im Hafen ist die Sedimentbaggerung.

Kruse: Das ist unerträglich. Hamburg zahlt jährlich bis zu 100 Millionen Euro, aber der rot-grüne Senat macht sich nicht einmal die Mühe, beim Bund anzufragen, ob wir den Aushub nicht auch weiter flussabwärts verbringen dürfen, damit er nur einmal angefasst wird, statt immer wieder im Kreis. Hamburg kippt einen Teil des Schlicks vor Wedel ab, der einen Kilometer weiter vom Bund wieder ausgebagert wird. Das ist aktuell die größte Steuergeldverschwendung mit 30 Millionen jedes Jahr. Dieses Geld wird anderswo dringend benötigt. Ich will dafür sorgen, dass Hamburg ein langfristiges Baggerkonzept bekommt.

Wie wollen Sie in Hamburg mitregieren?

Kruse: In einer Deutschland-Koalition mit der SPD und CDU. Das wäre auch für den Hafen das Beste.

Das Gespräch führte: Matthias Soyka

Der große Parteiencheck: Wer tut für

„Stadt Land Hafen“ vergleicht zur Bürgerschaftswahl am 23. Februar die Wahlprogramme



Hafenplanung	Hafenentwicklungsplan fortschreiben und ergänzen, Steinwerder Süd und Westerweiterung umsetzen	Sedimente in Ausschließliche Wirtschaftszone in die Nordsee verbringen, Pachten nicht höher als bei der Konkurrenz	Neuer Hafenentwicklungsplan ohne Moorburg, nachhaltiges Strommanagement, keine weitere Elbvertiefung
Kühlbrandquerung	Neubau als Tunnel mit Sonderspur für Elektro-Lkws zum Containertransport	Neubau als Tunnel	Nur neue Kühlbrandbrücke, keine zweite Brücke im Zuge der A26
Klimaschutz	größte Wasserstoffproduktion der Welt bauen, keine Verbote und Bürokratie, Voraussetzung für LNG-Einsatz schaffen	Förderung von LNG und Wasserstoff,	Sektorenkopplung (Wasserstoff aus Wind, Weiterverarbeitung zu synthetischen Kraftstoffen) Solarpflicht für öffentliche Bauten
Hafenumfahren	Schiff ist die wirtschaftlichste und umweltfreundlichste Art der Fortbewegung	k.A.	Mehr Umfahren auf dem Wasser, Schnelfähre Harburg-Landungsbrücken
ÖPNV	Ausbau U4 bis auf Kleinen Grasbrook, U5 über UKE bis Bramfeld, Neubau S32 bis Harburg und S4, längere Züge	Direkte Fährverbindung von den Landungsbrücken nach Finkenwerder	Stadtbahn bauen
Landstrom	Netz für Kreuzfahrt- und Containerterminals bauen	Ausbau fördern	k.A.
Bauvorhaben	Steinwerder Süd, Westerweiterung	k.A.	Westerweiterung muss ohne Drehring refinanzierbar sein
Straßenbau	A 26 zügig umsetzen, diverse Brücken schnell sanieren bzw. ersetzen	Zügiger Bau der A26 und A20, Ausbau der A1 und A7, Willy-Brandt-Straße unterirdisch	Straßen zu Gunsten von Fußgängern und Radfahrern zurückbauen, Parklets statt -plätze
Andere Verkehrsträger	Mehr Direktflüge von Hamburg aus, nachhaltiger Treibstoff für Jets, Lärmausgleichszahlungen	Binnenschifftransporte ausbauen	hohe Strafen gegen Nachtflug, Tempo 30 in Nebenstraßen

den Hamburger Hafen am meisten?

der aussichtsreichsten Parteien bezüglich ihrer Ideen zur Verbesserung der Logistik



DIE LINKE.

Neuer Hafenentwicklungsplan, Brennstoffzellenwerk und Multipurposepier in Steinwerder, Dedicated Terminals für mehr Ladung	k.A.	Höchstgrenze für Anläufe von Kreuzfahrtschiffen	Hafenplanung
Neubau als Tunnel	k.A., neue Elbquerungen bei Glückstadt (A20) und Geesthacht	k.A.	Köhlbrandquerung
Umsetzung des LNG-PowerPacs und der LNG Landstrombarge, Ende des Kreislaufbaggerns	Aufhebung der Durchfahrverbote, gegen ideologische Bekämpfung des Individualverkehrs, für Wasserstoff	Schiffsliegegebühren an Emissionen koppeln, Tempo 30 im ganzen Stadtgebiet, autofreie Innenstadt	Klimaschutz
Mehr Verlagerung des Verkehrs aufs Wasser, Container auf Barge transportieren	k.A.	k.A.	Hafenumsfuhren
Ausbau der U4 nach Süden und Norden, Bau der U5 über das UKE nach Westen, Abschaffung der P+R-Gebühren	U4 bis Harburg bauen, P+R-Gebühren abschaffen, keine City-Maut	Günstigere Tickets, Jahreskarte (365 Euro) für Senioren und Schüler, Bau einer Stadtbahn auf Ring 2 und 3	ÖPNV
Für emissionsfreie Energieversorgung von Schiffen mit Strom, Wasserstoff oder LNG	k.A.	Deutlicher Ausbau	Landstrom
Schnelleres und einfacheres Planungsrecht, -Sicherung des Kleinen Grasbrooks per Gesetz	k.A.	Schienentunnel unter der Elbe im Süden Hamburgs bauen, Bau der S4 entlang der A1	Bauvorhaben
Schneller Bau der A26 bis zur A1	Weitere innerstädtische Elbquerungen für „Sprung über die Elbe“	Kein Bau der A26	Straßenbau
Schiffbarkeit der Elbe bis Tschechien ermöglichen, Ausbau der Bahn-hinterlandstrassen	Keine Straßenbahn	Nachtflugverbot ab 22 Uhr	Andere Verkehrsträger

Schweden planen Eisenbahntunnel

Verloren gegangene Ladung könnte so in den Hamburger Hafen zurückkommen



Die vor 20 Jahren eröffnete Öresundbrücke ist im Eisenbahnbereich an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen

Der Bau des Fehmarnbelttunnels hat noch nicht begonnen, da denkt man in Schweden bereits über ein weiteres großes Tuinzelprojekt („Europasporet“) nach, das auch Auswirkungen auf die norddeutschen Seehäfen haben könnte. Zwischen Kopenhagen und dem schwedischen Landskrona soll ein Eisenbahntunnel entstehen. Mit 19 Kilometern kaum länger als der Tunnel bei Lolland und mit 20 Metern auch in ähnlicher Tiefe.

Christian Alexandersson, City Manager der westschwedischen Region, rechnet vor, dass sich mit der Fertigstellung des Fehmarnbelttunnels im Jahr

2028 der Bahnverkehr nach Schweden fast verdoppeln werde. Jedoch schon jetzt sei die Oresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö nahe an ihrer

Kapazitätsgrenze. Eine weitere Querung müsste also her, am besten so wie am Fehmarnbelt als Absenktunnel. Man könnte die dort gerade im Aufbau



Christian Alexandersson,
City Manager



Torkild Strandberg,
Bürgermeister Landskrona

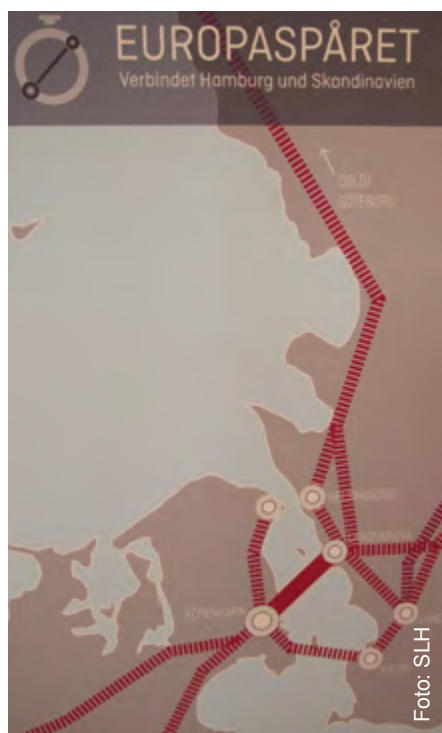


Gunther Bonz,
UVHH-Präsident

befindliche Fabrik gleich mit nutzen und die 200 Meter langen Tunnelteile bis in den Öresund schleppen.

4,5 Milliarden Euro dürfte der Tunnel kosten. 40 Prozent erhoffen sich die Erbauer von der EU als Zuschuss. Der Rest soll über die Nutzung von 30 Jahren finanziert werden. Der Bürgermeister von Landskrona, Torkild Strandberg, sieht vor allem große Chancen für den Export von schwedischen Stahlgütern und Holz. Von Landskrona aus gebe es Anbindungen nach Göteborg und Oslo im Nordwesten sowie Stockholm im Nordosten. Auf Kopenhagener Seite könnte sich der Tunnel aufteilen in eine Personenlinie zum Hauptbahnhof und eine Frachtlinie, die unter der Stadt in Richtung Fehmarn einmündet.

Der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, Gunther Bonz, unterstützt die Initiative. Hamburg habe in den letzten Jahren zwei Drittel seiner Feederwege in die Ostsee verloren. Durch die neue



Der neue Tunnel nach Landskrona

Frachtverbindung auf der Schiene könnte Hamburg einen Teil dieser Ladung zurückholen. An Holz würden derzeit nur noch 30.000 TEU verladen, Stahlschrott aus Schweden

gebe es überhaupt nicht. Viel Fracht, die derzeit noch per Lkw vornehmlich über Lübeck nach Deutschland kommt, könnte künftig per Bahn transportiert und von Hamburg aus nach Übersee exportiert werden. Langfristig bietet sich hier für Hamburg also eine neue Chance.

Das Tunnelprojekt gebe zudem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) weitere Argumente für die Bedarfsbegründung des Baus zweier zusätzlicher Gleise für die S4 zwischen Hamburg und Bad Oldesloe. Allein der Fehmarnbelt mit seiner prognostizierten Auslastung schaffe da nicht allzu viel. Ein drastischer Anstieg der schwedischen Bahnverkehre würde indes signifikante Frachtmengen vom Lkw auf die Schiene verlagern.

Bis zum Jahresende soll in Schweden und Dänemark eine Entscheidung über das Milliardenprojekt fallen. Baubeginn könnte 2028 sein, die Fertigstellung 2033.

Text: Matthias Soyka



Der Fehmarnbelttunnel soll 2028 fertig gestellt sein und deutlich mehr Güterverkehr nach Schweden bringen

Lotsen für die Zukunft

Die HHLA qualifiziert Mitarbeiter für den digitalen Fortschritt



Torben Seebold, Heidi Stemmler, Sönke Fock und Benjamin Lüders (v.l.) am CT Tollerort

„Die HHLA ist das erste große Hamburger Unternehmen, das sich strategisch und konzeptionell mit der Digitalisierung auseinandersetzt.“ Dies ist kein Eigenlob eines wohl formulierten Presstextes des Umschlagunternehmens, sondern eine Zusammenfassung dessen, was derzeit im Hafenbetrieb passiert, durch den Chef der Hamburger Bundesagentur für Arbeit (BfA), Sönke Fock. Mit gut 50.000 Euro bezuschusst die BfA die Weiterqualifizierung von leitenden Mitarbeitern der HHLA zu „Zukunftslotsen“.

Hinter diesem Schlagwort verbirgt sich ein Konzept, für das der HHLA-Vorstand Torben Seebold steht. Es beruht auf fünf Modulen, die die 18 Mitarbeiter im Maritimen Kompetenzzentrum (ma-co) durchlaufen. Den Anfang hat bereits im Dezember ein Crashkurs über die veränderten Rahmenbedingungen im maritimen Geschäft gemacht, etwa durch die Konzentration der Reedereien. Im zweiten Modul werden die sich wandelnden Prozesse im Bahn- und Hinterlandverkehr beleuchtet, z. B. durch die neue Seidenstraße und neue Im- und Exportregeln. Das dritte Modul bildet den Kernpunkt, durch den die Projekt-Methoden-Kompetenz gestärkt wer-

den soll. Bei der Umsetzung von Aufgaben sollen mehr Mitarbeiter aktiv beteiligt sein, es solle mehr Verantwortliche geben, so Seebold. Dies gehe nahtlos über in das vierte Modul, das auf mehr Kooperation setze.

Mitarbeiter sollen frühzeitig bei Projekten mitreden

Bei der Konzeption der Anforderungen neuer Containerbrücken beispielsweise sollten die Containerbrückenfahrer auch mitreden, um frühzeitig Schwächen aufzuzeigen, etwa wenn der Sitz in der Steuerkabine ergonomisch schlecht sei oder ein anderer Joystick passender wäre. Letztes

Modul ist der Bereich Strategie und Führung. Das alte Prinzip der „top-down-Mitarbeiterführung“ habe ausgedient, erklärte der HHLA-Arbeitsvorstand. Stattdessen werde eine empathische Mitarbeiterführung, also „bottom up“ angestrebt.

Was dies in der Praxis bedeutet, erklärte Benjamin Lüders. Er ist stellvertretender Leiter der Personaleinsatzplanung am CT Tollerort. Ihm unterstehen gut 220 Mann in drei Schichten. Deren Einteilung geschehe zwar schon digital, doch die Übermittlung, wer wann wo arbeitet, erfolge noch wie vor 100 Jahren: Via Schwarzes Brett oder durch einen Anruf des Mitarbeiters.

„Natürlich wäre da eine App hilfreich, in der man den Plan einfach elektronisch sendet“, so Lüders. „Die Kollegen könnten dann auch untereinander Einsatzzeiten tauschen.“

In dem eher handfesten Umschlaggeschäft stöße das Wort „Digitalisierung“ bei diversen Mitarbeitern eher auf Skepsis, erklärte Fock den Sinn des Projekts. Man müsse den Mitarbeitern diese Angst nehmen, denn durch die elektronischen Programme werden viele Arbeitsschritte vereinfacht. Wie groß das Potenzial sei, hätten gerade seine BA-Mitarbeiter errechnet. Gerade im Bereich der Lagerlogistik hätten sich in den letzten Jahren enorme Potenziale gebildet, wo Tätigkeiten digital ersetzt werden könnten. Lag das Potenzial 2013 noch bei 45 Prozent,

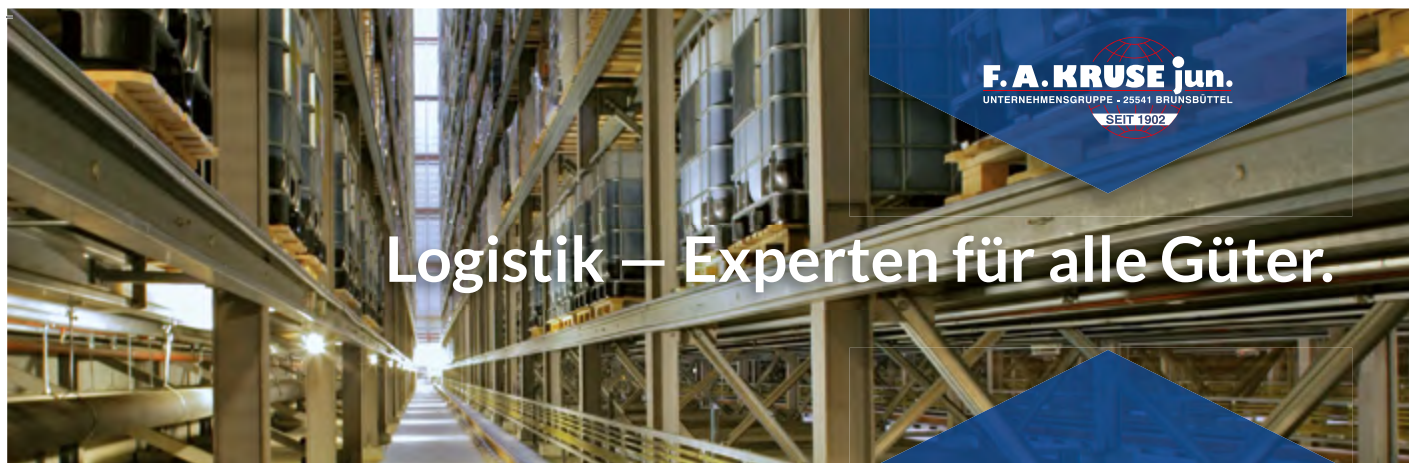
sind es nun schon fast 75 Prozent. Bislang seien nur die Bedienung von Förderanlagen und Transportgeräten, das Kommissionieren, die Lagerverwaltungssysteme, das Verpacken und der Versand in Teilen elektronisch veränderbar gewesen. Nun seien noch das Be- und Entladen, die Bestandskontrolle und die Warenannahme hinzugekommen. Unter allen Berufssegmenten sei das Substituierbarkeitspotenzial in den Verkehrs- und Logistikberufen mit nahezu 60 Prozent um gut die Hälfte am meisten gestiegen.

Kollegen aus allen Konzernteilen mit einbezogen

Da der Bedarf so sprunghaft gestiegen ist, hat die HHLA auch Mitarbeiter aus allen ihren Un-

ternehmensteilen in das Projekt einbezogen. Dazu gehört auch die Metrans. Ziels sei es, so Seebold, in weiteren Programmen noch erheblich mehr Mitarbeiter mitzunehmen. In Hamburg beschäftigt die HHLA rund 4.000 Personen, konzernweit sind es rund 6.300. Diejenigen, die im Laufe des Jahres das Programm als Erste abgeschlossen haben, sollen ihr Wissen ins Unternehmen hinaustragen. So auch Heidi Stemmler, die am CT Burchardkai die stellvertretende Leiterin der IT-Entwicklung ist. Sie hofft, durch die neue Führungskultur mehr in dem Unternehmen mitzugestalten und sich besser mit den Kollegen zu vernetzen. „Zukunftslossten“ nennt die HHLA deshalb also das Programm. Der Name passt.

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

Ärger um Auslaufmodelle

Hersteller sind nicht verpflichtet, Nachfolgeräte vorher anzukündigen

Bei Apple ist die Präsentation des neuen iPhones alljährlich ein aufwendig inszeniertes Ritual. Auch Autohersteller ermöglichen in aller Regel schon Monate vor einem Modellwechsel potenziellen Kunden erste Eindrücke von den neuen Fahrzeugen. Doch bei vielen anderen Geräten und Produkten ist der Kauf für Verbraucher immer noch ein kleines Vabanquespiel: Sie wissen nicht, ob ihr gerade gekauftes Produkt schon bald durch ein Nachfolgemodell ersetzt wird. Das kann ärgerlich sein, vor allem wenn das neue Gerät mit spürbaren Verbesserungen glänzt. Rechtlich ist die Geheimniskrämerei vieler Hersteller über ihre geplanten Produktneuheiten aber nicht unbedingt zu beanstanden.

Das musste sich eine Verbraucherin aus Kaiserslautern im sogenannten Thermomix-Streit vom Landgericht (LG) Wuppertal sagen lassen. Die Frau hatte sich im Januar vergangenen Jahres für mehr als 1.200 Euro ein Modell der Luxus-Küchenmaschine Thermomix TM5 gekauft. Der Modellwechsel beim Thermomix hatte schon bei der Ankündigung im März 2019 hohe Wellen geschlagen. Rund fünf Jahre nach der Einführung des Vorgängermodells Thermomix TM5 bot der neue TM6 eine ganze Reihe zusätzlicher Funktionen vom Vakuum-Garen über das Garen bei Niedrigtemperatur bis zum Anbraten. Der Thermomix sei damit „in eine noch höhere Kochliga aufgestiegen“, warb Vorwerk. Vor allem Verbraucher, die in den vorangegangenen Monaten noch eines der alten Geräte gekauft hatten, ärgerten sich deshalb über das Vorgehen des Hausgeräteherstellers. Von Vorwerk bekamen jedoch lediglich Kunden, die in den zweieinhalb Wochen vor der Bekanntgabe des Modellwechsels einen Thermomix gekauft hatten, das Angebot, zum Nachfolgemodell zu wechseln.

Die Klägerin hatte das Vorgängermodell sieben Wochen vor der Ankündigung des verbesserten



Die Küchenmaschine Thermomix TM6 gab dem Prozess den Namen

Nachfolgemodell TM6 gekauft und fiel aus allen Wolken. Sie fühlte sich von dem Wuppertaler Unternehmen über den Tisch gezogen, ging vor Gericht und verlangte die Rückabwicklung des Kaufvertrages. Vorwerk hätte sie über den anstehenden Modellwechsel informieren müssen, meinte sie.

Nur bei technischen Mängeln Hinweispflicht

Das LG Wuppertal sah dies allerdings anders und wies die Klage der Kundin ab (Urteil vom 9.1.2020, Az. 9 S 179/19). Vor-

werk sei nicht verpflichtet gewesen, seine Kunden lange vorab über den geplanten Modellwechsel zu informieren. Vorwerk habe ein berechtigtes Interesse gehabt, die aktuelle Produktion noch abzusetzen, ohne Hinweise auf den künftigen Produktwechsel zu geben, heißt es in der Urteilsbegründung. Selbst wenn das neue Gerät schon in den Startlöchern gestanden hat, gebe es keine Pflicht, die Vorgängermodelle deswegen als Auslaufmodell auszuweisen, so lange das Gerät keine technischen Mängel aufweise und es zum Zeitpunkt des Verkaufs noch produziert und angeboten werde.

Das habe der Bundesgerichtshof bei Entscheidungen in ähnlich gelagerten Fällen bei anderen technischen Geräten festgestellt. Das LG bestätigte damit ein Urteil des Wuppertaler Amtsgerichts.

Berechtigtes Interesse des Herstellers

Streng genommen hätte Vorwerk nicht einmal Kunden, die das alte Modell unmittelbar vor der Ankündigung des neuen Modells gekauft hatten, einen Modellwechsel anbieten müssen. Eine uneingeschränkte Hinweispflicht, die auch Modelle umfasst, die noch vor dem Modellwechsel während einer Übergangszeit abverkauft werden, könne nicht angenommen werden. Denn der allgemeine Warenverkehr erwarte vernünftigerweise nicht, dass mit dem Tag, an dem der Hersteller seine Produktion ändert oder einstellt, alle noch im Handel befindlichen Geräte der früheren Bauweise als Auslaufmodelle bezeichnet werden. Eine derart weitgehende Hinweispflicht würde die Interessen des Herstellers, die ebenfalls zu berücksichtigen sind, zu weit einschränken. Denn der Hersteller hat ein berechtigtes Interesse daran, die aus dem aktuellen Sortiment erworbene Ware im üblichen Warenumschlag absetzen zu können, ohne bereits auf den die Absatzchancen schmälernenden Umstand hinweisen zu müssen, dass alsbald ein neues Modell im Handel sein würde, so das Gericht.

Die Lehre, die aus der Entscheidung des LG Wuppertal gezogen werden kann, ist also diese: Das deutsche Verbraucherrecht stellt einen starken Schutz vor Übervorteilungen durch den – in der Regel besser informierten – Händler

bzw. Hersteller dar. Aber es ist kein Allheilmittel für jedwede Gefahren des täglichen Lebens und schon gar nicht für ein oft vorhandenes, aber rechtlich zumeist nicht begründbares Gefühl der Ungerechtigkeit. In diesem Sinne betont das LG Wuppertal auf geradezu wohlthuende Weise, dass im Verbraucherrecht auch die Interessen des Herstellers zu berücksichtigen sind.

Kaufentscheidung müsste von Aktualität abhängig sein

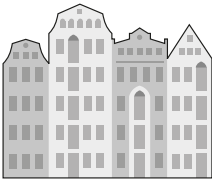
Anders sieht es nur dann aus, wenn der Käufer seine Kaufentscheidung ausdrücklich davon abhängig macht, dass ein Nachfolgemodell in absehbarer Zeit nicht auf den Markt kommt. Denn dann muss der Händler bzw. Hersteller die Karten auf den Tisch legen. Dies muss der Kunde aber auch nachweisbar zur Kaufgrundlage gemacht haben, z.B. dadurch, dass er sich vom Verkäufer oder dem Hersteller zusichern lässt, dass es sich bei dem Kaufgegenstand nicht um ein Auslaufmodell handelt. Ausreichen würde grundsätzlich auch, wenn der Kunde dies



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

ausdrücklich gegenüber dem Verkäufer oder Hersteller äußert und es dafür einen Zeugen gibt. Das dürfte aber eher selten der Fall sein, und ob der beim Verkaufsgespräch anwesende Ehepartner als Zeuge taugt, könnte angesichts seiner recht eindeutigen Interessenlage durchaus ein Problem darstellen.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



Heinrich Osse

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

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040 / 78 08 77-3

Telefax 040 / 78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH
Australiastraße
Schuppen 50 B
20457 Hamburg

www.osse-logistik.com



Handfestes mit eigenem Zapfhahn

Im „Gasthaus Q21“ kann man gut essen und sich selbst ein Bier vom Fass genehmigen



Das Gasthaus am rückwärtigen Wasserturmpalais



Reichlich Platz und urige Atmosphäre

Schluss mit all dem Schickimicki-Essen rund um Italiener, Thailänder und Konsorten. Wir wollen in den kalten Monaten etwas Handfestes. Und da ist man im „Gasthaus Q21“ genau richtig. Den Namen hat das ehemalige Verwaltungsgebäude des Allgemeinen Krankenhauses Barmbek von dem Ensemble im Umfeld des „Wasserturmpalais“, das 2009 restauriert und umgestaltet wurde und nun kurz „Quartier 21“ heißt. Im rückwärtigen Teil befindet sich die große Gaststube mit eigener Brauerei.

Damit das mit dem ober-
gärigen Bier gut funkti-
oniert, sind die Betreiber
eine Kooperation mit
einer der Institutionen
schlechthin für deutsche
Braukunst eingegangen,
dem Münchner Hof-
bräuhaus. Dem entspre-
chend sieht es im Inne-
ren auch urig gemütlich
aus. Gescheuerte Holzti-
sche und schlichte Stüh-
le. Und als besonderer
Gag eben eine eigene
Zapfanlage, die sich in
der Mitte eines Rundti-
sches befindet, mit der
man nach Herzenslust
den hauseigenen Gers-
tensaft nachfüllen kann.
„Dampfmichel“ nennen
die Betreiber diesen Ort,
den man besser nicht
nur zu zweit aufsuchen
sollte.

Wer will, kann dies schon
mittags tun und sich mit
dem Mittagstisch, der
nicht mehr als 6,90 Euro
kostet, eine Grundlage
schaffen. Wiener Schnit-
zel oder Currywurst, je-
weils mit Pommes, gibt
es dafür, oder Haxen
Gröstl mit Bratkartoffeln.
Man kann sich aber auch
noch zünftiger an einem
Brotzeit-Brett (10,90
Euro) gütlich tun. Au-
ßerhalb der Mittagszeit
liegen die Speisen meist
zwischen zehn und 16,90
Euro (Rindsroulade), ver-
schiedene Burger sind für
um die 13 Euro zu haben,
der 400-Gramm-Mons-
ter-Burger freilich für
17,90 Euro. Für zarter
Besaitete stehen auf der
Speisekarte aber auch ei-
nige Salate, Suppen (To-

maten oder Gulasch) oder
ein Kichererbsen Curry.

Sei's drum. Das Essen
kommt recht zügig, ist
ohne viel Drumherum
drapiert, schmeckt dafür
aber völlig ok. Wer hier
kein Bier bestellt, hat
selber Schuld. Für 4,70
Euro kommt es natur-
trüb, hell, dunkel oder
als Weizen daher. Wer
sich nicht entscheiden
kann, sollte die Barmbe-
ker Fünf (5,90 Euro) or-
dern, hinter der sich von
jeder Sorte ein 0,1-Li-
ter-Schluck jeder Sorte
plus ein Überraschungs-
bier verbirgt. Die knap-
pe Dosierung lässt hof-
fen, dass derjenige noch
aufrecht den Gang zu den
vielen Parkplätzen vorm
Haus antreten kann.

Text: Nils Knüppel



Knödel mit Pilzen



Zapfhahn am Tisch

Gasthaus Q21
Fühlsbüttler Straße 405
22047 Hamburg
Tel: 040 - 57 01 71 80
www.q21-hh.de
Öffnungszeiten:
Mo. – Fr.: 10 – 1 Uhr
Sa.: 9 – 24 Uhr
So.: 10 – 24 Uhr

Will Smith jagt sich selbst

In „Gemini Man“ wird auf einen Killer sein jüngeres Ich angesetzt



Hübsche Retterin



Gutes Helferteam



Einmal Will Smith in jung, einmal in alt



Der Böserwicht



Rasante Jagd

Ang Lee ist wieder da. Der Meisterregisseur, der mit „Tiger and Dragon“, „Brokeback Mountain“ und „Life of Pi“ Film- und Oscargeschichte geschrieben hat, wendet sich dem Thriller-Genre zu. Mit Will Smith in der Hauptrolle – genauer: in den Hauptrollen – hat er mit „Gemini Man“ einen visuell herausragenden Spannungsfilm geschaffen, der am besten in 3D genossen werden sollte.

Henry Brogan (Smith) ist ein Weltklasse-Attentäter. Als er einen Auftrag nur mit Glück erfüllen kann und feststellt, dass er von seinem Auftraggeber belogen wurde, will er nicht mehr für die Regierung töten sondern aussteigen. Aber so einfach lässt man ihn nicht vom Haken. Statt seinen Ruhestand zu genießen, wird ihm letztlich klar, dass er selbst zu einem Auftrag geworden ist. Mit der Hilfe früherer Freunde (u. a. Benedict Wong – „Doctor Strange“) flüchtet er Hals über Kopf, die Verfolger immer im Nacken.

Die kann er anfangs abwehren. Aber der, den man ihm schließlich auf den Hals hetzt, kommt ihm irgendwie bekannt vor. Als wäre es sein jüngeres Ich. Und genauso ist es...

Ein Mann jagt sich selbst. Moderne Computer-Technologie macht es möglich, dass Will Smith sich als 51-jähriger seinem 30 Jahre jüngeren Ich gegenüber sieht. Das ist optisch nicht immer völlig überzeugend und auch bei den dynamischen Action-Szenen ist zuweilen erkennbar, dass mit CGI nachgeholfen wurde. Trotzdem ist der Film

optisch ein Fest. Gedreht mit stark erhöhter Bildrate (ähnlich wie seinerzeit beim „Hobbit“) und unter „3D+“ vermarktet, ist dies im Heimkino leider nicht mehr zu sehen. Trotzdem ist „Gemini Man“, wie man es von Ang Lee gewohnt ist, visuell herausragend (eine 3D-Version ist auch für zu Hause verfügbar). Die Geschichte kann mit der Optik zwar nicht ganz mithalten, ist aber fesselnd genug, um den Film zum Genuss zu machen. Dass Clive Owen der Schurke ist, ist auf den ersten Blick zu erkennen. Dafür

ist die Action knallig und Mary Elisabeth Winstead und Benedict Wong sind als Flucht-Partner mehr als nur Stichwortgeber. Ein Klassiker wird der Film nicht, aber gute Unterhaltung ist er allemal.

Text: Martin Soyka



Ab 13. Februar zu haben

TCO Transcargo:



Juliane Wiebecke die den Verkauf und Vertrieb im Import des Hamburger Lagerei- und Distributionsspezialisten

leitet, hat Handlungsvollmacht erhalten. Die 41-jährige Mutter einer Tochter (8) wird damit direkt der Geschäftsführung zuarbeiten und auch im Personalmanagement tätig sein.

Buss Group:



Jan Brockmüller ist seit Jahresbeginn neuer Geschäftsführer. Er folgt als neuer Chief Financial Officer (CFO)

auf Carsten Tegeler und wird die Buss Group zusammen mit

dem geschäftsführenden Gesellschafter Johann Killinger führen. Nach seinem Studium der Betriebswirtschaftslehre in Hamburg und Koblenz arbeitete der 49-Jährige in verschiedenen kaufmännischen Leitungsfunktionen bei Shell und Siemens. Zuletzt verantwortete er als CFO das Onshore-Windgeschäft in der Region EMEA (Europe, the Middle East and Africa).

Pella Sietas GmbH:



Dieter Dehlke wird ab dem 1. März als Chief Financial Officer das Führungsteam der Hamburger Schiffswerft um

Natalia Dean bei der weiteren Neuausrichtung unterstützen. Dehlke verfügt über langjährige Erfahrungen als Bereichsleiter, Geschäftsführer und Finanzvor-

stand bei überwiegend international tätigen Unternehmen u.a. in den Bereichen Maschinen- und Anlagenbau, Windenergieanlagen, eCommerce sowie im Schiffbau bzw. bei Werften. Er war bereits für die HDW in Kiel, für die Volkswerft in Stralsund sowie die Peene-Werft in Wolgast sowie für Blohm+Voss als Geschäftsführer in Hamburg tätig.

Hamburg Süd:



Chief Commercial Officer (CCO) Frank Smet, wird Ende März nach rund 27 Jahren im Unternehmen in

den Ruhestand gehen. Er ist seit 2012 Mitglied der Geschäftsführung der Hamburg Süd. Seinen Bereich (Kundenbetreuung) wird CEO Arnt Vespermann künftig mit übernehmen.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehe 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

Redaktion: Matthias Soyka
(V.i.S.d.P.)

Eva-Maria Esch
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Martin Soyka

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:

10. März 2020

STADT LAND HAFEN

Brunsbüttel legt um acht Prozent zu



Brunsbüttel – Die SCHRAMM Group hat auch 2019 ein starkes Ergebnis verzeichnet. In der gesamten Hafengruppe stieg der Umschlag auf 18 Millionen Tonnen, davon allein 13,7 Millionen Tonnen in Brunsbüttel. Das ist ein Plus von acht Prozent. Der gesamte Hafenverbund mit seinen 16 Standorten wuchs um zwei Prozent. Der Elbehafen schlug acht Prozent mehr Güter um, hauptsächlich Baustoffe, der Ölhafen sogar 18 Prozent. Bedingt durch die Fahrrinnenanpassung legten über 1.200 Schiffe an (+ 50 Prozent). In Schweden wuchs der Umschlag von Schnittholz um fünf Prozent auf 950.000 Kubikmeter, von den übrigen Gütern wurde 415.000 Tonnen verladen (+ drei Prozent).

LHG erreicht Ergebnis aus dem Jahr 2018



Lübeck – Die Lübecker Hafen-Gesellschaft egalisierte 2019 mit 22,1 Millionen Tonnen ihr Umschlagergebnis aus dem Jahr davor. Dem entsprechend war

auch die Zahl der RoRo-Verkehre mit 730.000 Einheiten in Summe konstant. Während die Zahl der transportierten Trailer leicht zurückging, erhöhte sich die Zahl der begleiteten Verkehre im gleichen Maße. Die Zahl der Passagiere stieg um sechs Prozent auf 445.000. Geringe Einbußen verzeichnete die LHG bei den Forstprodukten Papier und Karton. Ein Streik in Finnland und Umstrukturierungen der Produzenten trugen dazu bei, dass die Mengen stagnierten. Deutlich zulegen konnte der Intermodalverkehr. Die LHG-Tochtergesellschaft Baltic Rail Gate erzielte 113.400 Trailer und Container. Das sind 9,5 Prozent mehr als im bisherigen Rekordjahr 2018. Die Aussichten für dieses Jahr sind positiv. Gerade wurde das Forstprodukteterminal mit seiner 25.000 Quadratmeter großen, multifunktionellen Halle offiziell eingeweiht.

Vorpommersche Häfen mit 5,1 Prozent Plus



Vierow – Die Betriebsgesellschaft des Hafens Vierow verzeichnet für die drei vorpommerschen Hafenstandorte Vierow, Mukran und Wolgast im Jahr 2019 einen Gesamtgüterumschlag von rund 1,47 Millionen Tonnen (landseitiger Anteil: 268.500 Tonnen). Gegenüber 2018 ist das ein Plus von rund

71.700 Tonnen oder 5,1 Prozent. Der Hauptanteil der Menge entfiel auf den Umschlag von Getreide, der vorrangig in Vierow und Mukran abgewickelt wird. In Vierow wurden rund 523.700 Tonnen (2018: 588.500 Tonnen) erreicht. In Mukran waren es 697.300 Tonnen (2018: 568.500 Tonnen). Erstmals wurden im Hafen an der Ostküste Rügens zwei große Bulker abgefertigt, deren Ladungen für Kuba bestimmt waren. Am Standort Wolgast wurden 2019 vor allem Baustoffe umgeschlagen. Der Hafen erreichte ein Umschlagvolumen von rund 251.000 Tonnen (2018: 243.500 Tonnen). Seit Jahresbeginn 2019 ist die Betriebsgesellschaft Vierow neuer Eigentümer der Wolgaster Hafengesellschaft.

Weniger Schiffe und Ladung auf dem NOK



Kiel – Der Nord-Ostseekanal (NOK) wurde 2019 weniger stark genutzt als in den Vorjahren. Die Zahl der Schiffe sank um rund 1.200 auf 28.800. Sie transportierten 87,5 Millionen Tonnen Fracht (- 4,6 Prozent). Als Ursachen für den Rückgang sieht die Wasser und Schifffahrtsdirektion einerseits das geringere Wirtschaftswachstum in Skandinavien, andererseits günstigere Bunker- und Frachtraten, die die Umfahrung des NOKs um Skagen begünstigten.

seit 1962

GUHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!



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

