

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Vorprogrammiertes Chaos

Vor allem in Großbritannien sind viele Firmen nicht auf den Brexit vorbereitet



Foto: SLH

Das war einmal: Freier Warenverkehr ohne Zollabfertigung auf die Britischen Inseln

Seit Jahresbeginn sind die Briten nach 48 Jahren endgültig aus dem EU-Binnenmarkt und der Zollunion ausgetreten. In den ersten Tagen des neuen Jahres blieben die befürchteten langen Lkw-Schlangen an den britischen Seehäfen zunächst aus. An Heiligabend hatten sich die EU und Großbritannien noch auf ein Austrittsabkommen geeinigt. Doch gerade was den Warenverkehr angeht, sind die Briten entgegen den vollmundigen Ankündigungen ihres Premiers Boris Johnson kaum vorbereitet.

Vor allem bei der IT hapert es. Zwar werden bis vorerst weiterhin auf Waren aus Großbritannien bei der Einfuhr in die EU keine Zölle erhoben (und umgekehrt), doch ist Großbritannien nun offiziell EU-Ausland.

Und damit müssen alle Waren vom Zoll erfasst werden, egal, ob darauf nun Zölle fällig werden oder nicht. Und hier liegt das Problem. „In England fehlt es überall an Schnittstellen zwischen den Handelsfirmen

und dem Zoll“, berichtet Nicola Rackebrandt, Geschäftsführerin der STERAC GmbH, eine Hamburger Spedition, die auf England-Verkehre spezialisiert ist. Das Chaos sei vorprogrammiert. **Seite 16**

Erhebung

4,4 Milliarden Euro Umsatz generiert in Mecklenburg der Rostocker Hafen. *S.4*

Studie

Der Umschlag des Hamburger Hafens wird bis 2035 kaum steigen. *S.6*

Trödelei

Berlin verschleppt die Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe-Brunsbüttel. *S.10*



Liebe Leserinnen und Leser,

Ok, 2020 ist völlig zu Recht zu Ende gegangen. Wird 2021 besser? Natürlich wird uns das Virus noch bis weit in die zweite Jahreshälfte massiv einschränken. Aber da ist auch der Brexit, der alles andere als rund laufen dürfte. Schuld daran sind offenbar die Briten, die wenig professionell vorbereitet erscheinen. Und schließlich sind da die Seehäfen, die sich bei der Infrastruktur um knappe Mittel streiten werden.

Dem Hamburger Hafen wird nur noch ein marginales Wachstum vorhergesagt, obwohl man die Qualität der Prognose getrost anzweifeln kann. Auf Seite 2 der mit Zahlen nur so gespickten Studie versteigen sich die Autoren auf die mathematisch eigenwillige Aussage, dass der Marktanteil der Hansestadt am Gesamtumschlag der Nordrange seit 2008 von einem Fünftel auf ein Viertel zurückgegangen sei. Wenn der Rest des Zahlenwerks ebenso fundiert interpretiert wurde, dürfte eine vernünftige Hafenplanung schwierig werden.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



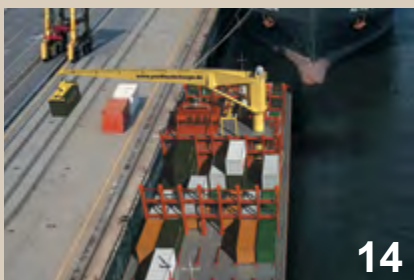
8



10



12



14



16

Rostocks Hafen zahlt sich aus	4
Schwache Prognose für Hamburg	6
KV treibt Schienenausbau an	8
Brunsbüttel sauer auf BMVI	10
Container auf Magnetbahn?	12
BW blockiert Port Feeder Barge	14
Chaos nach Brexit	16

Recht & Geld

Mietminderung wegen Corona	18
----------------------------	----

Essen



20

Ristorante L'Europeo	20
----------------------	----

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land	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

Jeder Euro kommt zehnmal zurück

ROSTOCK PORT legt Studie zu wirtschaftlichen Effekten ihres Hafens vor



Fotos: ROSTOCK PORT/Nordlicht

Der Rostocker Hafen wurde seit der Wende kontinuierlich erneuert und ausgebaut

Der Rostocker Hafen ist einer der großen Jobmotoren Mecklenburg-Vorpommerns und ein sehr profitabler Standort. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie über die wirtschaftlichen Effekte der Hafenwirtschaft, die ROSTOCK PORT alle vier bis fünf Jahre erhebt. Durch den Hafen allein wurde 2019 ein Gesamtumsatz von 2,87 Milliarden Euro und eine Wertschöpfung von 1,07 Milliarden Euro erzielt, ermittelten die Unternehmensberatungen Ramböll/cpl, Economic Trends Research (ETR) und das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL). Zudem sind fast 11.000 Menschen (davon gut die Hälfte in der verarbeitenden Industrie und ein Drittel in Verkehr und Lagerei) direkt durch den Hafen in Lohn und Brot, weitere 9.000 indirekt.

Addiert man alle indirekten Beschäftigungen hinzu, erhöht sich der Gesamtumsatz in der Region sogar auf 4,4 Milliarden Euro und die Wertschöpfung auf 1,6 Milliarden Euro. Daraus resultieren jährlichen Steuereinnahmen von 366 Millionen Euro, von denen rund 55 Millionen Euro bei der Hansestadt Rostock sowie ein Gutteil beim Land eingehen. Da ROSTOCK PORT jährlich zwischen 20 und 30 Millionen Euro in den Ausbau und den Erhalt der Hafenanlagen investiert, heißt dies, dass jeder investierte Euro mehr als zehnmal durch die Steuereinnahmen zurück zur öffentlichen Hand fließt.

Im Vergleich zur vorherigen Erhebung ist die Zahl der Hafenmitarbeiter um 3.780 gestiegen. Die Ansiedlungserfolge von Industriebetrieben wie Liebherr, EEW Special Pipe Constructions und Power Oil haben die Beschäftigtenzahlen und die damit durch die Hafenwirtschaft erbrachte Wertschöpfung für die Region erheblich erhöht. „Gerade mit Blick auf die von der öffentlichen Hand betriebene langfristige Flächenvorsorge und den Flächenbedarf für weitere hafenaffine Industrie- und Logistiksiedlungen unterstreichen diese Ergebnisse die Notwendigkeit für eine vorausschauende Hafent-

entwicklung“, sagt ROSTOCK PORT-Geschäftsführer Jens A. Scharner.

Erstmals haben die Institute auch den überregionalen Effekt des Hafens untersucht und kamen zu dem Schluss, dass im Hinterland bis zu 57.000 Menschen dank der Hafentätigkeiten in Rostock Arbeit haben. Fast zwei Drittel dieser Arbeitnehmer sind im europäischen Ausland wie Tschechien, der Schweiz oder Österreich zu finden. Aber auch rund 5.500 in Bayern, 5.000 im übrigen Mecklenburg-Vorpommern, 2.800 in Sachsen-Anhalt oder 2.600 in Sachsen.

„Diese Zahlen zeigen erneut: Die Rostocker Häfen sind ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für unser Bundesland, der zudem weit über die Landesgrenzen ausstrahlt“, erklärt Christian Pegel, Landesminister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung. Das Land habe seit 1990 etwa 355 Millionen Euro Fördermittel bereitgestellt, unter anderem für den Neu- und Ausbau von Liegeplätzen, die Erschließung maritimer Gewerbegebiete für Industrie- und Logistikansiedlungen und die straßen- und schienenseitige Anbindung von Liegeplätzen an das überörtliche Verkehrsnetz.

Rostocks Oberbürgermeister Claus Ruhe Madsen bezeichnet den Hafen als die „DNA in Rostock“. In fast jeder Familie gebe es einen Bezug zu dem Herz der maritimen Verbundwirtschaft und zum Wirtschaftsmotor für das ganze Land. „Das setzt uns immer wieder unter Druck, auch im globalen Maßstab als Wirtschaftsstandort wettbewerbsfähig zu sein und Innovationen zügig umzusetzen.“



Der Papierimport zählt zu den Kerngeschäften

An dem positiven Fazit habe auch die Corona-Pandemie nichts geändert, ergänzte der zweite ROSTOCK PORT-Geschäftsführer Gernot Tesch. „Die Rostocker Hafenvirtschaft wurde zwar vor erhebliche Herausforderungen gestellt, insgesamt zeigt sie sich aber robust und relativ krisensicher.“ Die drastischen Rückgänge im Passagierverkehr der Fähr- und Kreuzschifffahrt treffen den Hafen und alle in diesem Bereich tätigen Unternehmen hart, aber die

Frachtschifffahrt und die in den Rostocker Häfen angesiedelten Industrieunternehmen bewegen sich weiterhin auf einem hohen stabilen Niveau. An indirekten Beschäftigten dürften rund 200 Arbeitsplätze kurzfristig verloren gegangen sein, der Umsatz ging um etwa vier Prozent zurück. Dies werde sich aber wieder normalisieren, „sobald ein sicheres grenzüberschreitendes Reisen möglich sein wird“, so Tesch.

Text: Matthias Soyka



Viele Bahnverkehre rollen nach Tschechien, Österreich oder sogar bis nach Italien

Enttäuschende Umschlagprognose

Hamburgs Wirtschaftssenator steht nach der Veröffentlichung in der Kritik



Foto: EUROGATE

Die Westerweiterung des EUROGATE-Terminals dürfte durch die düsteren Prognosen in Frage gestellt werden

Der Hamburger Hafen wird nach einer neuen Umschlagprognose, die die Hamburg Port Authority (HPA) in Auftrag gegeben hatte, noch langsamer zulegen als in den vorherigen Analysen projiziert. Dabei sind noch nicht einmal die Auswirkungen der Corona-Pandemie berücksichtigt. Die Institute Ramböll, cpl und ETR (Economic Trends Research) entwarfen drei Szenarien. Im (realistischen) Basisszenario soll der Gesamtumschlag bis zum Jahr 2035 auf 177 Millionen Tonnen steigen. Das entspricht einer jährlichen Zunahme von 1,6 Prozent. Der Containerumschlag soll 13,1 Millionen TEU (+ 2,2 Prozent p.a.) erreichen. Wirtschaftssenator Michael Westhagemann veröffentlichte die Zahlen nur vor einem kleinsten Kreis von Journalisten. Der parteilose Senator überraschte damit auch die SPD-Fraktion, für die er diesen Posten bekleidet.

Das führte nicht nur in der Regierungspartei zu Unmut. Auch aus der Hafenvirtschaft hagelt es Kritik. Sowohl die Art und Weise der Vorstellung der Untersuchung als auch deren Methodik seien höchst fragwürdig. Der Präsident des Unternehmensverbands Hafen Hamburg, Gunther Bonz, bemängelte, dass die Unternehmen, nachdem sie vor über einem Jahr im Anfangsstadium kurz gehört worden waren, nicht mehr an dem Verfahren beteiligt worden seien. Völlig inakzeptabel sei, dass sich

die Institute nur an den globalwirtschaftlichen Entwicklungen orientiert, jedoch alle anderen maßgeblichen Faktoren wie beispielsweise monetäre Aspekte wie Hafentgelte außer Acht gelassen hätten. Gerade hier liege Hamburg auch Rekordniveau und erleide damit massive Wettbewerbsnachteile. Zudem kritisierte Bonz, dass die Zunahme im Containerumschlag fast ausschließlich aus einem Wiederanspringen der Transshipmentverkehre in die Ostsee resultierten. Dies sei aber

angesichts der immer massiver werdenden Direktanläufe von Großschiffen in der Ostsee höchst unwahrscheinlich. Die Studie hat die daraus resultierenden Einbußen für Hamburg lediglich auf 800.000 TEU beziffert.

Tatsächlich benennen auch die Verfasser einige Risiken in der Prognose. Sie haben unterstellt, dass die Fahrrinnenanpassung der Elbe zwischen 760.000 und 1,53 Millionen zusätzliche TEU in die Hansestadt spült, da durch sie bis zu 800 TEU pro Großschiff mehr

transportiert werden könnten. Jedoch sei es keinesfalls sicher, dass die Elbvertiefung auch wirklich so positiv von den Reedern angenommen werde, wie diese es bei der Befragung durch die Institute in Aussicht gestellt hätten.

Alpentunnel könnten bis zu 666.000 TEU kosten

Ein zweites Risiko liege im Wettbewerb zwischen den Nordrangehäfen und auch zu den Häfen der Südrange, die durch den Bau von Eisenbahn-Basistunneln in Österreich zunehmend an Bedeutung gewinnen dürften. Das könnte Hamburg zwischen einer halben und zwei Drittel Million TEU kosten. Bei den Westhäfen der Nordrange könnte der Ausbau der Verlängerung der Betuweroute auf deutscher Seite, insbesondere die Strecken Emmerich-Oberhausen und im Rheintalgraben, zu einer Abwanderung von 230.000 und 330.000 TEU aus Hamburg führen. Zudem könnte ein Anspringen des Umschlags im JadeWeserPort, der für 2035 einen Umschlag von fast 1 Million TEU erreichen soll, Hamburg zwischen einer halben und 1 Million TEU kosten, sofern der Umschlag in Wilhelmshaven noch wesentlich dynamischer steigen sollte, da dort mindestens drei Viertel aller umgeschlagenen Container aus dem Transshipmentbereich stammen dürften.

Neue Seidenstraße und Fehmarnbeltunnel

Kaum Auswirkungen dürften mit einem Minus von bis zu 20.000 TEU die Neue Seidenstraße und die Eröffnung des Fehmarnbeltunnels 2029 haben (-30.000 TEU) haben. Positiv dagegen dürfte sich

die Änderung der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer bemerkbar. Die Verfasser rechnen mit einem Umschlaganstieg von 290.000 bis 480.000 TEU.

Für die gesamte Nordrange unterstellten die Institute einen Anstieg des Umschlags von 47,25 Millionen TEU auf 66,16 Millionen TEU. Dabei werde vor allem der Transshipmentumschlag sehr dynamisch verlaufen. Er soll von 17 Millionen TEU auf 25,1 Millionen TEU steigen, während die fürs europäische Hinterland bestimmte Fracht von 30,25 auf 41,05 Millionen TEU zulegen dürfte.

Ein drittes Risiko in der Analyse sehen die Institute in der Geschwindigkeit des Ausstiegs Deutschlands aus den fossilen Energieträgern, was sich vor allem auf den Gesamtumschlag auswirken werde. Die Verfasser glauben, dass sich die Bedeutung des Containerumschlags deshalb weiter von einem derzeitigen Zwei-Drittel-Anteil auf drei Viertel vergrößern werde.

Die jeweiligen Risiken haben die Autoren in zwei vom Basis-szenario abweichenden Prognosen Rechnung getragen. In der optimistischeren Version könnte Hamburg 191,6 Millionen Tonnen und 14 Millionen TEU erreichen (fast ein Drittel könnte aus dem Transshipmentbereich kommen), in der pessimistischeren Version nur 150 Millionen Tonnen und 11,1 Millionen TEU.

Weniger Kohle und Mineralölprodukte

Im Massengutbereich sehen die Gutachter meist kaum signifikante Veränderungen: Pflanzenöle verharren bei gut 1,6 Millionen Tonnen, Ölfrüchte bei gut 3 Mil-

lionen Tonnen, Futtermittel bei gut 1,5 Millionen Tonnen, Chemikalien bei gut 750.000 Tonnen, Erze bei gut 10 Millionen Tonnen, Düngemittel bei rund 2,2 Millionen Tonnen, Baustoffe bei 1,6 Millionen Tonnen, Schrott bei etwa 1,1 Millionen Tonnen. In allen diesen Bereichen sei auch ein moderates Wachstum möglich, das bei Getreide auch deutlich höher ausfallen könnte, von derzeit 1,7 Millionen Tonnen bis auf 4,52 Millionen Tonnen. Massive Umschlagrückgänge werde es im Kohlebereich geben: Von 7,3 auf 2,26 Millionen Tonnen. Auch Mineralölprodukte dürften weniger umgeschlagen werden. 2019 waren es noch 9,6 Millionen Tonnen, 2035 könnten es nur noch zwischen 5,5 und 8,7 Millionen Tonnen sein.

Umschlag konventioneller Stückgüter stagniert

Der konventionelle Stückgutumschlag dürfte von derzeit 1,41 Millionen Tonnen bestenfalls auf 1,83 Millionen Tonnen zulegen. Er könnte aber auch weiter an Bedeutung verlieren (1,22 Millionen Tonnen): Der Kfz-Umschlag bleibt mit rund 500.000 Tonnen stabil, Holz und Papier werden etwas weniger umgeschlagen. Der große Unsicherheitsfaktor seien die Projektladungen, deren Brandbereite zwischen 526.000 und 814.000 Tonnen liegt.

Die neue Prognose soll nun Grundlage für einen neuen Hafenentwicklungsplan werden, den Westhagemanns Behörde derzeit erstellt. Darin dürfte die EUROGATE seit langem zugesagte Westerweiterung in Frage gestellt werden.

Text: Matthias Soyka

Das wird das Jahrzehnt der Bahn

DB-Chef Richard Lutz sieht Kombinierten Verkehr als Wachstumstreiber

Bahnchef Richard Lutz sieht im Ausbau der Infrastruktur und der Digitalisierung des Verkehrs die zentralen Schwerpunkte für den Schienengüterverkehr der nächsten Jahre. Wachstumstreiber im Hinterlandverkehr werde der Kombinierte Verkehr sein, sagte er bei der 4. Bahnkonferenz Schienengüterverkehr und Häfen der Logistik-Initiative Hamburg, des Hafens Hamburg Marketings und der Stadt Bremen, die erstmals online abgehalten wurde. Die Häfen seien herausragende Knotenpunkte im globalen Logistiknetzwerk. Je besser die Verzahnung mit anderen Verkehrsträgern sei, umso bedeutender sei der Hafen. Dabei spiele der Schienengüterverkehr eine zentrale Rolle.

Hamburg liege dort mit einem Modal-Split-Anteil von 49 Prozent ganz weit vorne, die Bremischen Häfen kämen immerhin auf 21 Prozent. Allein die DB fahre die Hansestadt mit rund 25.000 Güterzügen im Jahr an, was einem Marktanteil von 27 Prozent entspreche. Seit Jahrzehnten dümpelte der Anteil der Bahn am Gesamtfrachtverkehr zwischen 17 und 19 Prozent. Nun soll er nach den Plänen des Bundesverkehrsministeriums auf 25 Prozent steigen. Dies werde hauptsächlich im Kombinierten Verkehr zu erzielen sein, so Lutz. Das bedeute, dass dadurch rund 25 Millionen Lkw-Fahrten auf deutschen Straßen eingespart würden und somit die Schieneninfrastruktur gestärkt und noch bessere Angebote an die Kunden entwickelt werden müssten. „Die Infrastruktur ist die Mutter aller Wachstumsgeschichten“, sagte er. Nadelöhre wie beispielsweise die Strecke Nauen-Berlin gelte es zu beseitigen. Der Bund trage diesem im Verkehrshaushalt Rechnung, wo erstmals dem Schienenausbau mehr Geld zugewiesen worden sei als dem Straßenbau. „Dies wird das Jahrzehnt der Bahn werden“, prophezeihte Lutz.



Richard Lutz,
Bahnchef

Da der Bund aber gleichzeitig im Personenfernverkehr den Deutschlandtakt einführen werde, der Bahnverbindungen zwischen Großstädten im Halbstundentakt vorsieht, werde es kurzfristig zu Engpässen auch auf den Hauptstrecken kommen. „Wir stehen vor der Renaissance der Eisenbahn“, erklärte Lutz weiter. Um den kurzfristigen Problemen beizukommen, sei eine effizientere Nutzung des Gesamtsystems notwendig. Hierzu werde die Digitalisierung der Bahn einen entscheidenden Beitrag leisten. Diese koste allerdings in Summe rund 30 Milliar-

den Euro. Durch sie könnten Züge in geringeren Blockabständen auf die Reise geschickt und die Zusammenstellung von Einzelwagenzügen deutlich effizienter werden. Auch müsse der Fuhrpark entweder erneuert, wie bei den Rangierloks, oder nachgerüstet werden, wie bei den Waggons, die alle automatische Kupplungen erhalten sollen.

Der Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Frank Dreeke, bekräftigte, dass das deutsche Schienennetz im europäischen Vergleich einzigartig sei. Gleichzeitig würden rund zwei Drittel des deutschen Außenhandels über Seehäfen abgewickelt. Dabei kämen beispielsweise rund 80 Prozent aller Exportautos per Bahn nach Bremerhaven. Grundsätzlich gelte, dass die Bahn ab einer Entfernung von 200 Kilometern im Transport günstiger als der Lkw sei. Er mahnte jedoch an, dass es hierzu mehr Strecken mit Ausweichgleisen für Züge mit 740 Metern Länge geben müsse, um die Taktung von Zügen zu erhöhen. Dies sei ein wesentlicher Faktor. Weiteres Potenzial gäbe es, wenn die Industriekunden ihre Arbeitszeiten den der Seehäfen (24/7) angleichen würden, so dass

Züge auch in den Nachtstunden und an Wochenenden abgefertigt werden könnten.

Dass der Ausbau der Hafenhinterlandinfrastruktur notwendig sei, unterstrich auch Maximilian Rothkopf von Hapag Lloyd. Er sehe trotz der Corona-Pandemie kein Ende der Globalisierung und dem damit einhergehenden internationalen Warenaustausch. Die Entwicklung werde nur nicht mehr so schnell wie in den letzten Jahren sein. Kurzfristig werde es zu hohen Lagerkapazitäten kommen und der Brexit zu weiteren Schwierigkeiten in der Abfuhr von Leercontainern aus Großbritannien führen.

Wie die digitale Zukunft des Transportwesens aussehen wird, demonstrierte Michael ten Hompel, Professor für Förder- und

Lagerwesen an der Technischen Universität Dortmund. Die künftige Welt werde sich nicht mehr in Ost und West oder arm und reich sondern in digital und nicht digital teilen. Dabei hätten die USA und China schon gewaltigen Vorsprung. Rund 190 Milliarden Euro wären jährlich in der EU notwendig, um diesen wieder einzuholen. Marktbereit seien von seinem Institut entwickelte simulationsbasierte Künstliche Intelligenz-Systeme für die Lagerlogistik. Dabei handelt es sich um etwa Fußballer-große Fahrzeuge, die mit Dutzenden von Kameras und hochleistungsfähiger Antriebstechnik bestückt sind, die den Geräten die Beschleunigungswerte eines Porsches verschaffen. Dadurch können sie in Windeseile Waren von einer Ausgabe abholen

und ohne Kollisionen zu einem Abgabeort bringen.

Ein weiteres System werde auf den Markt kommen und die Trackingtechnik revolutionieren. Diese benötige extrem wenig Strom, so dass eine Akkuladung acht Jahre reiche. Die Tracker könnten an Paletten oder Containern angebracht werden und sämtliche Veränderungen in der Umgebung weitermelden, wie etwa die Schwingungen in einem Schienennetz. Sie wären sogar in der Lage, in einem automatisierten Gesamtsystem Vertragsverhandlungen mit den Computern von Aufgebern zu führen und die Ware bzw. den Container selbstständig an den Zielort zu leiten. Die ersten 100.000 Einheiten seien davon schon produziert. „Es entsteht eine Silicon Economy.“

Text: Matthias Soyka

FIDES

Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater

DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

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

www.fides-online.de

Praxity
MEMBER
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRMS

Bund bremst Brunsbüttel aus

Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Itzehoe liegt vorerst auf Eis



Foto: Brunsbüttel Ports

Der Umschlag in Brunsbüttel ist in den vergangenen Jahren als einziger deutscher Hafen konstant gestiegen

Langsam versteht man in Brunsbüttel die Welt nicht mehr: Da schaffte es die Stadt gemeinsam mit Brunsbüttel Ports und unter tatkräftiger Mithilfe des Landes Schleswig-Holstein mit der Ertüchtigung der Bahnstrecke nach Itzehoe in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplan zu kommen. Und man steht kurz davor, den Zuschlag für das erste LNG-Importterminal in Deutschland nahe des größten Industriegebiets des nördlichsten Bundeslandes (ChemCoast Park) mit 18 Betrieben und 12.600 Mitarbeitern zu erhalten. Trotzdem hat der Bund die Ausbaupläne der Bahn erstmal auf Eis gelegt.

So recht Sinn gibt das nicht, zumal mit dem Bau des Flüssiggasterminals der Bedarf an Bahnverkehren zumindest kurzfristig weiter steigen dürfte, da das Terminal zunächst noch über eine Pipeline an das deutsche Gasnetz angeschlossen werden muss. Noch aberwitziger ist die Begründung, die aus Bundesverkehrsministerium (BMVI) kam: Es sei zwar richtig, dass die Elektrifizierung der eingleisigen Bahnstrecke, die eine Länge von gut 25 Kilometern hat, in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden sei, jedoch orientiere sich die

Umsetzung an dem Schienenwegeausbaugesetz. Dieses war unmittelbar vor dem Bundesverkehrswegeplan verabschiedet worden, was per se schon wenig durchdacht ist, regelt es doch die Detailplanung, die offenbar vor der Grobplanung kam.

Nur zweites Teilstück im Bundesverkehrswegeplan

Noch dümmlicher wird es, wenn man in das Gesetz schaut. Denn darin ist nur eine Elektrifizierung des zweiten, hinteren Teilstücks zwischen Wilster und

Brunsbüttel vorgesehen, nicht aber die des ersten Teilstücks zwischen Itzehoe und Wilster. Dass es keinen Sinn mache, auf den ersten gut zehn Kilometern zwischen Brunsbüttel und Wilster eine E-Lok loszuschicken, dann umzuspannen auf Dieseltraktion für die zweiten gut zehn Kilometer bis Itzehoe, um dann wieder eine E-Lok vor den Zug zu hängen, fiel selbst den hohen Herren im fernen Berlin auf. Also müsse zunächst jenes Schienenwegeausbaugesetz geändert werden, bevor man mit dem Bau beginnen könne. Und eine Gesetzesnovelle sei in den

nächsten Jahren nicht geplant...

Die Werkleiterrunde des ChemCoast Parks Brunsbüttel kritisierte dies scharf: „Fehlende gesetzliche Grundlagen dürfen nicht dazu führen, dass vordringliche und wichtige Infrastrukturmaßnahmen wie der Bahnausbau bzw. die Elektrifizierung zwischen Brunsbüttel und Itzehoe stillstehen“, heißt es in einer gemeinsamen Erklärung.

Der Vorgang stehe im krassen Gegensatz zum gerade erst verabschiedeten Infrastrukturbeschleunigungsgesetz und den Bestrebungen des Bundes hinsichtlich einer raschen Dekarbonisierung des Verkehrs und trage nicht zur Erhöhung der Attraktivität des Standorts für Neuansiedlungen bei. Die Elektrifizierung sei zudem nur ein erster Schritt beim Ausbau der Gleisanbindung. Der Bau eines zweiten Gleises müsse unbedingt folgen.

Studie bestätigt dringenden Bedarf

Wie wichtig dies ist, hat eine regionalökonomische Studie aus dem Jahr 2017 bestätigt, die mittelfristig eine Verdoppelung der täglichen Ganzzugabfahrten auf 36 ermittelt hat. Neben dem zweigleisigen Ausbau empfiehlt



Bernd Buchholz (FDP),
Wirtschaftsminister Schleswig-H.

das Gutachten auch den dreispurigen Ausbau der B5. Diese Vorhaben befindet sich derzeit in der Umsetzung.

Uneingeschränkte Unterstützung erhalten die Brunsbüttler abermals aus Kiel. „Wir sehen keinen Grund für eine Aufschiebung der Ausbaumaßnahme nach Brunsbüttel nur, weil das Gesetz noch nicht förmlich geändert wurde“, sagte Wirtschaftsminister Bernd Buchholz (FDP). Er erklärte weiter, dass für die Elektrifizierung der Bahnstrecke Itzehoe-Wilster-Brunsbüttel vom Bund im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Bewertung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,1

ermittelt worden sei. Damit sei dieses Vorhaben grundsätzlich finanzierungsfähig. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) weise für das Projekt Kosten von 45,5 Millionen Euro aus. Das Land habe eine Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Bahnstrecke Itzehoe-Wilster-Brunsbüttel inkl. der Elektrifizierung abgeschlossen. Im Ergebnis ist die Machbarkeit grundsätzlich gegeben und im Rahmen eines Stufenkonzepts auch umsetzbar.

Stufenkonzept für weiteren Gleisusbau

Ein Stufenkonzept habe den Vorteil, dass je nach Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens ein adäquater Streckenausbau erfolgen kann. So könnten bei der Elektrifizierung beispielsweise Masten mit Auslegern verwendet werden, die bei einem späteren Ausbau der Strecke auf zwei Gleise deren zusätzliche Elektrifizierung deutlich vereinfachen würden. Dies wäre umso sinnvoller, als dass das Land eine weitere Elektrifizierung der Marschbahn bis nach Westerland plane.

Eine Stellungnahme vom BMVI zu dem Vorgang war trotz mehrfacher Anfrage in Berlin wieder einmal nicht zu erhalten.

Text: Matthias Soyka



Containerumfuhr auf Magnetbahn?

Mac Bögl will die Schwebetechnik im Hamburger Hafen wieder aufleben lassen



Fotos: Maxi Bögl

Noch ist das Zukunftsmusik: Ein Container wird auf einer Magnetschwebebahn transportiert

Hamburgs CDU-Bundestagsabgeordneter Rüdiger Kruse möchte die Magnetschwebetechnik in der Hansestadt wieder aufleben lassen und erstritt deshalb im Haushaltsausschuss 6 Millionen Euro Fördergelder, die vor allem für den Gütertransport per Schwebetechnik eingesetzt werden sollen. Bereits zum Weltkongress für Intelligente Transportsysteme (ITS) am 11. Oktober dieses Jahres könnte ein System des Oberpfälzer Bau- und Technologiekonzerns Max Bögl in Hamburg präsentiert werden. Prompt titelte die Tagespresse, dass bis dahin Container durch den Hafen schweben. Doch davon ist man noch weit entfernt.

Ein Sprecher der Wirtschaftsbehörde erklärte, dass dies kein Projekt sei, das von der Stadt Hamburg betrieben werde. Es handle sich lediglich um die „Projektskizze eines privaten Investors“, die vom Bund gefördert werde. Vermutlich werde beim ITS „in einer Halle ein Demonstrator gezeigt“. Auch Aufsichtsratschef Johann Bögl sagte noch vor Wochen, dass an einen kommerziellen Einsatz frühestens in fünf Jahren zu denken sei, sofern sein Unternehmen den richtigen Partner finde. Derzeit läuft ein Förderantrag Bögl's beim Bundesverkehrsministerium, über das in diesem Frühjahr entschieden werden soll.

Der Konzern weiterentwickelte Magnetschwebetechnik unterscheidet sich vom einst im Emsland konzipierten Transrapid darin, dass sie ihren Motor im jeweiligen Fahrzeug und nicht in der Fahrstrecke unterge-

bracht hat. Dieser beschleunigt die Chassis auf bis zu 150 km/h und benötigt dazu nur – ähnlich einer S-Bahn – eine 750 Volt Gleichstrom-Leitung. Zunächst hat die Abteilung Transport System Bögl



Ein Prototyp fährt bereits auf der 900 Meter langen Teststrecke

(TSB) einen Prototypen für die Personenbeförderung konzipiert, die im öffentlichen Personennahverkehr als U-Bahn- oder Straßenbahnersatz Verwendung finden könnte. Dieser fährt bereits auf einer 900 Meter langen Versuchsstrecke am Firmensitz in Sengenthal. Eine zweite, 3,5 Kilometer lange Strecke gibt es in China.

Nun also folgt die Frachtversion. Die einzelnen Chassis sind fahrerlos und können innerhalb von 20 Sekunden mit einem 40-Fuß-Container beladen und auf die Reise geschickt werden. Pro Tag ließen sich von einer Ladestation aus so bis zu 4.000 Container verschickt werden. Als Einsatzgebiet stellt sich Johann Bögl in Hamburg beispielsweise eine Verbindung zwischen den großen Terminals vor. Hierzu müsse überprüft werden, ob bei der geplanten Untertunnelung des Köhlbrands unter der Fahrbahn Platz genug für eine Magnetbahnstrecke wäre. Die Tragrahmen könnten dabei selbst



Das Firmengelände in der Oberpfalz (unten die Teststrecke)

engste Bogenradien von 45 Meter passieren und Steigungen bis zehn Prozent bewältigen. Über die Kosten einer solchen Strecke schweigt man bei Bögl bislang. Man wolle

erst den Förderbescheid aus Berlin abwarten. Kruse indes hält eher eine Strecke „zu Güterverteilzentren in der Peripherie“ für sinnvoll.

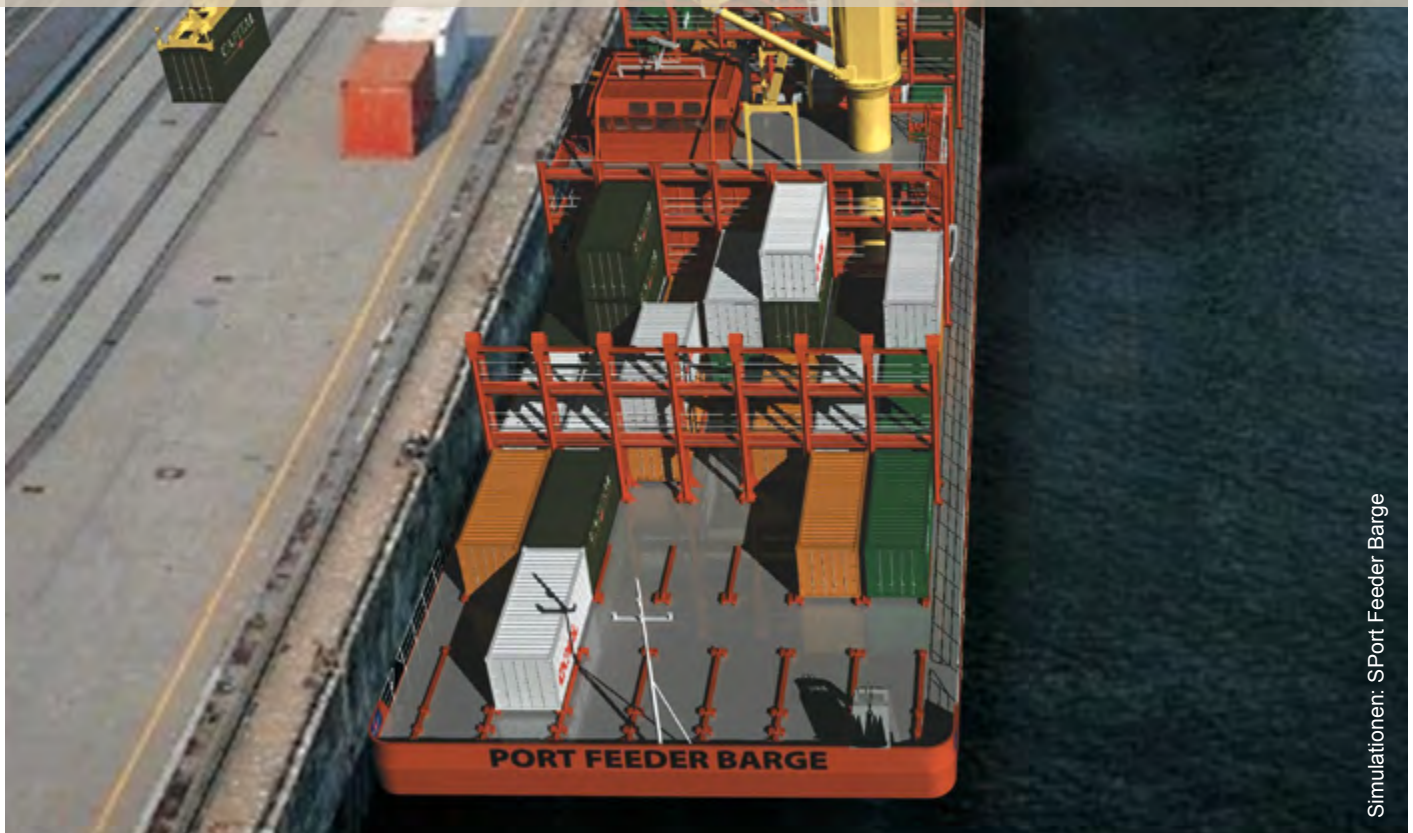
Text: Matthias Soyka



So stellt man sich bei Max Bögl die Zukunft vor: Die Magnetbahn als lautloser U- und Straßenbahnersatz

Port Feeder Barge ausgebremst

Wirtschaftsbehörde verweigert Mitwirkungserklärung für Förderwettbewerb des Bundes



Simulationen: SPort Feeder Barge

So könnten Hafenumfuhren einmal aussehen: Eine Barge hebt mit einem eigenen Kran Container an Land

In Sachen Hafen ist Hamburg ein Dorf. Jeder kennt jeden und jeder ist von dem anderen abhängig, vor allem von der Stadt. Und wehe, Du kommst mit einem nicht klar. Dann hast Du auch mit allen anderen ein Problem. So geht es seit Jahren Ulrich Malchow, der seit über einem Jahrzehnt versucht, ein neuartiges umweltfreundliches Transportsystem für Hafenumfuhren zu etablieren. Doch er kommt nicht weiter. Erst ging die Werft pleite, die die Barge mit dem integrierten Kran bauen sollte, dann zickte plötzlich die HHLA. Nun macht nicht einmal mehr die Wirtschaftsbehörde mit.

Malchow war vom Bundesumweltministerium eingeladen worden, an dem bundesweiten Förderwettbewerb „#mobilwandel2035“ teilzunehmen. 150.000 Euro standen für das Startup-Projekt in Aussicht. Hierzu benötigte Malchow eine „Mitwirkungserklärung“ seitens der Stadt. Doch der Amtsleiter der Wirtschaftsbehörde (BWI) verweigerte seine Unterschrift. „Die eingereichte Projektskizze sei ihm zu vage, hat er gesagt“, schimpft Malchow.

Der fragt sich nun, wie das sein kann, wo doch die BWI vor Jahren für das Projekt selbst einen Förderbescheid bewilligt hatte, der jedoch nicht abgerufen wurde, als die mit dem Bau beauftragte Werft in finanzielle Schieflage geriet. Das Konzept habe sich seitdem nicht groß geändert, so Malchow: Eine motorisierte Kran-Barge mit einem Fassungsvermögen von 168 TEU läuft in einem regelmäßigen Dienst große Terminals und Containerdepots

an, um Boxen innerhalb des Hafens umzufahren. Da immer noch rund 2 Million Container jedes Jahr im Hafen mit Lkws umgefahren werden, wäre der positive Umwelteffekt enorm. Einzig die Antriebsform wurde in den vergangenen Jahren noch umweltfreundlicher. Zunächst war ein konventioneller Dieselmotor vorgesehen, dann ein LNG-Aggregat. Nun könnte sie auch mit Wasserstoff befeuert werden.

Doch im Hafen regte sich als-

bald Widerstand gegen diese Art des Containertransports. Hauptsächlich von Seiten der HHLA, die Hauptanlaufpunkt wäre. Denn letztlich ist eine HHLA-Tochter einer der größten Hafenumfuhrbetriebe – hauptsächlich per Lkw. Pro Tag verlangte sie deshalb 200 Euro an Gebühren, die dadurch entstünden, dass ein zusätzlicher Mitarbeiter für die Überwachung der Anlieferung abgestellt werden müsste. Malchows enger Finanzplan wurde dadurch ausgehebelt. „Wenn an jedem Terminal solche Extrakosten erhoben würden, rechnet sich das nicht mehr“, klagte er.



Ulrich Malchow,
Geschäftsführer Port Feeder Barge

kehrswende, die sich der neue rot-grüne Senat für die laufende Legislatur auf die Fahnen geschrieben habe. Zumal die BWI gerade für 200.000 Euro eine Machbarkeitsstudie für eine neue „Water Cargo Barge“ in Auftrag gegeben habe. Diese solle auf Hamburger Gewässern eingesetzt werden – nur nicht im Hafen. Eine Antwort bekam Malchow bislang freilich nicht.

Unterstützung hat er dagegen vom Hamburger CDU-Bundestagsabgeordneten Rüdiger Kruse erhalten. Er bezeichnete die Barge als „sehr sinnvolle Innovation im Hafen“. Im Zusammenhang mit CO₂-neutralen Antrieben ließen sich hier schnell positive Effekte auf dem Weg zu einer klimaneutralen (Hafen-)Wirtschaft erreichen. „Hier wäre es interessant, zusammen mit der Stadt, ein vom Bund aus der Wasserstoffstrategie kofinanziertes Projekt auf den Weg zu bringen.“

Text: Matthias Soyka

Stadt sitzt im Aufsichtsrat der HHLA und der HPA

Da die Stadt im Aufsichtsrat der HHLA und der HPA sitzt, war man auch da nicht sonderlich von dem Bargekonzept begeistert. Und der zuständige Amtsleiter in der Wirtschaftsbehörde war zu-

vor in leitender Position bei der HPA beschäftigt. So schließt sich der Kreis im kleinen Hamburger Hafen.

Malchow indes schrieb nun an den Ersten Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD). Die Ablehnung durch die BWI stehe im krassen Widerspruch zur Ver-



Your Vessel - Our Services

Ihr maritimer Universaldienstleister...

- Umschlagsleistungen jeglicher Art
- Festmacherei
- Versorgungen von Seeschiffen
- MARPOL Services
- Schwimmkran Dienstleistungen
- Pontons und Arbeitsboote
- Wartung und Reparatur von Schiffsmotoren
- Maritimer technischer Support
- Bereederung von Spezialschiffen
- Lagerhaltung
- Zolldeklaration



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

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

26382 Wilhelmshaven
Web: www.jade-dienst.de

Vieles wird erheblich schwieriger

Der Warenverkehr mit Großbritannien unterliegt jetzt sehr viel Bürokratie



Fotos: SLH

Ein Bild aus einfacheren Tagen: Fähren fahren fast im Minutentakt den Hafen von Dover

Viele feierten es als zweites Weihnachtsgeschenk: Heiligabend einigten sich EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen und Englands Premier Boris Johnson doch noch auf ein Brexit-Abkommen. Tage zuvor hatten die Briten schon einen Vorgeschmack bekommen, was passieren könnte, wenn die Briten tatsächlich einen harten Brexit ohne Abkommen durchgezogen hätten. Frankreich hatte die Grenzen dicht gemacht. Angeblich wegen einer neuen Corona-Variante. Viele glauben aber, dass dies ein willkommener Anlass für die EU war, noch mehr Druck auf Johnson in Brüssel zu machen.

Heraus gekommen ist ein 1.246 Seiten langes Traktat mit 185 Artikeln voller juristischer Klauseln. Die Wichtigsten sind, dass für England-Reisende zunächst alles beim Alten bleibt. Sofern sie nicht länger als drei Monate auf den Britischen Inseln bleiben wollen, genügt ein Personalausweis mit biometrischem Chip bei der Einreise. Auch der Warenverkehr zwischen der EU und Großbritannien bleibt ohne Zölle. Aber jede Sendung muss vom Zoll erfasst werden. Erheblich schwieriger ist für die Briten vor allem der Export ihrer Waren. Sie müssen nachweisen, dass diese wirklich in Großbritannien produziert wurden. Die EU will damit verhindern, dass über Großbritannien Waren aus Drittstaaten wie etwa die USA oder China zollfrei in die

EU gelangen. Bei Gütern, die aus mehreren Komponenten zusammengebaut wurden, wie etwa Autos, müssen 60 Prozent aller Teile aus Großbritannien stammen.

Das alles führt zu einem erheblich höheren Verwaltungsaufwand. Spe-

ditionen wie die STERAC GmbH haben deshalb frühzeitig begonnen, ihre Mitarbeiterteams umzugruppieren. Die Abteilung für Großbritannien, die für gut ein Drittel des Gesamtumsatzes sorgt, wurde um ein Erfassungsteam verstärkt. „Wir



Foto: Sterc

42 neue Trailer schaffte Sterac im November wegen des Brexits an

können derzeit immer noch nicht genau sagen, welche Daten von den britischen Zollbehörden benötigt werden“, berichtet Vertriebsleiter Stefan Minhorst. Zudem wurde ein Zolldeklarant engagiert. 2.000 Sendungen auf 600 Lkw-Trailern verschickt STERAC jeden Monat in Richtung Großbritannien. „Früher“, so erzählt Firmengründer Gerald Rackebrandt, dauerte so ein Verkehr von Tür zu Tür zwei Tage. Gut möglich aber, dass dieser nun mindestens drei Tage dauere. Damit wären die gut 110 Trailer, die die Hamburger bislang im Einsatz hätten, aber deutlich länger unterwegs. Um die gleiche Menge zu transportieren, wären also erheblich mehr Trailer nötig. Deshalb schaffte STERAC im November 42 zusätzliche Trailer an.

Freilich kann das nicht jedes Unternehmen stemmen. „Es wird



Gerald Rackebrandt mit Tochter Nicola und deren Mann Stefan Minhorst eine Marktbereinigung geben“, ist sich Rackebrandt sicher. Kleine, vor allem osteuropäische Billiganbieter dürften nicht mehr die Insel anfahren.

Auch bei der Einfuhr von Lebensmitteln aus England wird vieles schwieriger. Sie müssen dem

Veterinäramt vorgeführt werden. Im Hamburger Hafen wurde dieses deshalb personell verstärkt. Fast gänzlich unregelt sind indes die Dienstleistungen, die 80 Prozent der britischen Wertschöpfung ausmachen.

Text: Matthias Soyka

Containerbeladung auf ganz neuem Niveau

 An advertisement for NORGATEC featuring a yellow Hyster forklift. The forklift is positioned in front of a building with large glass windows. Technical specifications are overlaid on the image: an upward-pointing arrow indicates a height of '2.250 mm', and a downward-pointing arrow indicates a load capacity of '8.000 kg bei Lastschwerpunkt 900 mm'. The forklift has 'HYSTER' and 'CONTAINER STAPLER' written on it. The NORGATEC logo is in the bottom right corner, with the tagline 'moves & more'.

2.250 mm

8.000 kg bei Lastschwerpunkt 900 mm

HYSTER

CONTAINER STAPLER

NORGATEC moves & more

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

Mietminderung wegen Corona

Bundestag sieht die Pandemie als „Störung der Geschäftsgrundlage“

Aufgrund der Corona-Pandemie haben viele Gewerbebetriebe massive Einnahmeausfälle, während ihre Fixkosten wie Miete oder Pacht weiterlaufen. Ein Beschluss des Bundestages kurz vor dem Weihnachts-Lockdown stärkt ihnen jetzt den Rücken und gibt mehr Rechtssicherheit.

Seit Mitte Dezember ist Deutschland wieder dicht. Geschäfte sind zu, Hotels, Gastronomie und Kultur sind es schon seit Wochen. Viele laufende Kosten müssen die Einrichtungen und Betriebe jedoch weiter zahlen. Einer der größten Kostenposten ist regelmäßig die monatlich zu zahlende Miete. Vor allem in zentralen Lagen haben Vermieter in den vergangenen Jahren immer höhere Preise verlangt, Einzelhändler stehen entsprechend unter Druck.

Monatelang herrschte Unsicherheit darüber, ob Einzelhandel, Hotels und Gastronomie ihre Miete mindern dürfen, wenn der Staat ihr Geschäft schließt. Jetzt wird das möglich, allerdings nur unter bestimmten Voraussetzungen. Denn beinahe zeitgleich mit dem neuen Lockdown hat der Bundestag eine Regelung beschlossen, wonach sich Gewerbetreibende auf eine Corona-bedingte Schließung durch den Staat berufen können, wenn sie ihren Vertrag neu verhandeln wollen. Eine solche Schließung gilt jetzt als „Störung

der Geschäftsgrundlage“ – und damit als Begründung für eine Anwendung des Paragraphen 313 im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB). Gemäß dieser Bestimmung kann eine Miete gemindert oder gestundet oder der Vertrag sogar vorzeitig aufgelöst werden, wenn sich bestimmte Umstände, die zur Grundlage des Vertrags geworden sind, schwerwiegend ändern. Dazu zählen ab sofort auch Corona-bedingte Umsatzausfälle.

In der Begründung des Bundestages heißt es dazu: Das sogenannte Vorrang- und Beschleunigungsgebot „findet auch dann Anwendung, wenn der Mieter die Anpassung der Miete als Einrede gegen die Zahlungsklage des Vermieters erhebt oder andere Anspruchsgrundlagen wie etwa die Mietminderung für die Anpassung der Miete im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie herangezogen werden“. Das bedeutet im Klartext, dass Gewerbemietter – in Absprache mit dem Vermieter – auch die Miete herunterfahren oder stunden können. Ein

Rechtsanspruch besteht allerdings nicht. Es ging allein um die Klarstellung durch den Gesetzgeber, dass die aktuelle Corona-Krise eine Störung der Geschäftsgrundlage darstellen kann. Dadurch ist auch weiterhin die Vertrags-Nachverhandlung eine Frage des Einzelfalls.

Tourismus, Gastronomie und Einzelhandel hatten schon seit der ersten Covid-19-Welle diese Klarstellung gefordert. Auch in anderen europäischen Ländern sind Mieter zu Absenkungen berechtigt. In Deutschland ließ eine entsprechende Regel allerdings auf sich warten. Das führte zu immer neuen Gerichtsstreitigkeiten. Mitte November etwa verpflichtete das Landgericht Frankfurt ein Bekleidungsgeschäft trotz 54 Prozent Umsatzrückgang zur vollen Mietzahlung, weil das Gesetz nichts anderes zuließ. Seit der Klarstellung des Bundestages sieht die Rechtslage anders aus. Die entsprechenden Änderungen für Miet- und Pachtverhältnisse werden nun in das Gesetz zur Restschuldbefreiung integriert.

Allerdings: Nur schwer betroffene Mieter dürfen Miete mindern. Vorrang hat weiterhin die individuelle Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien. Mieter, die aufgrund der Pandemie keine oder weniger Umsatzeinbußen haben oder sonst wirtschaftlich gut aufgestellt sind, haben daher in der Regel keinen Anspruch auf Vertragsanpassung. So hatte z.B. der Sportartikelhersteller Adidas im vergangenen Sommer für Aufsehen gesorgt, als das Unternehmen die Miete für mehrere Ladengeschäfte in Deutschland stunden wollte.

Mieter darf keine Zuschüsse erhalten

Deshalb stellt der Gesetzgeber in der Begründung auch klar, dass zu berücksichtigen sein wird, ob der Mieter öffentliche oder sonstige Zuschüsse erhalten hat, mit denen er die Umsatzausfälle infolge staatlicher Beschränkungen jedenfalls teilweise kompensieren kann, und ob er Aufwendungen erspart hat, weil er etwa Kurzarbeit angemeldet hat oder der Wa-

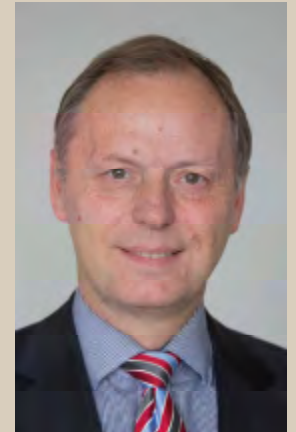
reneinkauf weggefallen ist. Entscheidend sind die Umstände des Einzelfalls. § 313 BGB soll keine Überkompensation gewähren.

Kritiker warnen bereits vor einer gefährlichen Kettenreaktion. Insbesondere in der Immobilienwirtschaft sieht man das Gesetz naturgemäß kritisch. Nicht nur einzelne private Vermieter könnten durch Mietkürzungen ihrerseits in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten, sondern auch größere institutionelle Anleger, wie Fonds oder Pensionskassen, die in den vergangenen Jahren ihre Immobilienportfolios ausgebaut haben. Der Branchenverband ZIA (Zentraler Immobilien Ausschuss) warnt deshalb vor einer Zahlungsausfallkette, bei der am Ende sogar Bankkredite notleidend werden könnten. Zudem würden sich die Vertragsparteien ohnehin meistens einig, was bei vielen Lebensmittelhändlern, Baumärkten oder z.B. auch Apotheken der Fall sei. Ob das tatsächlich so ist, darf allerdings bezweifelt werden.

Auch aus juristischer Sicht ist die Neuregelung durchaus kritisch zu bewerten, da in ihr ein Eingriff in die Vertragsfreiheit des Bürgerlichen Gesetzbuches gesehen werden kann und

Vermieter, insbesondere Immobilienfonds, entsprechenden Nachverhandlungen oft ablehnend gegenüberstehen. Auch die Gefahr, dass sich solvente Unternehmen eine Mietminderung zunutze machen, ist nicht von der Hand zu weisen. Andererseits stellt die Regelung lediglich eine Klarstellung dar im Hinblick auf die Anwendbarkeit des § 313 BGB in der aktuellen Corona-Situation und dient deshalb allein der Rechtssicherheit dahingehend, dass Corona eine Störung der Geschäftsgrundlage darstellt und eine Reduzierung oder Stundung der Miete verlangt werden kann. Ein möglicher Missbrauch soll dadurch verhindert werden, dass den Gewerbemieter, deren Betrieb geschlossen wurde, nur bei erheblichem und Corona-bedingtem Umsatzrückgang ein Anspruch auf Reduzierung der Miete zusteht. Sollte es gleichwohl zu einem Missbrauch der Regel kommen und die Miete unberechtigt gekürzt werden, obwohl der Mieter keine Einbußen hat, kann ihm vom Vermieter gekündigt werden und der Mieter kann sofort verklagt werden, da die Miete weiterhin fällig ist. Wie so oft bei Gesetzesänderungen oder -anpassungen wird auch im Fall der Corona-be-

dingten Änderung des § 313 BGB erst die praktische Umsetzung und die Auslegung durch die Gerichte zeigen, ob ein angemessener Interessenausgleich zwischen Gewerbemieter und Vermietern erreicht worden ist. Schon jetzt ist allerdings erkennbar, dass Gewerbemieter, die eine Mietminderung oder Stundung gegenüber ihrem Vermieter aufgrund von § 313 BGB durchsetzen wollen, hohe Hürden bei der Darlegung und gegebenenfalls dem Nachweis der Voraussetzungen einer Störung der Geschäftsgrundlage werden überwinden müssen. Dabei werden sie nicht



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

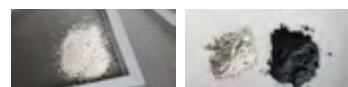
umhin kommen, ihrem Vermieter ihre aktuelle wirtschaftliche Situation vollständig offen zu legen. Das wird nicht jedem Mieter, der in Not ist, gefallen.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



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



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

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

Wenn's mal was Besonderes sein soll

Das „Ristorante L'Europeo“ in Groß Flottbek ist der etwas andere Edel-Italiener



Unscheinbares Äußeres an belebter Straße



Typisch italienisch im Inneren

Ok, ich weiß, was Sie jetzt denken: Wozu einen Restauranttipp lesen, wenn alle Restaurants derzeit geschlossen sind. Das ist natürlich richtig. Aber man sollte in diesen Zeiten doch auch etwas haben, auf das man sich freuen kann. Und da kommt das „Ristorante L'Europeo“ gerade recht. Nicht umsonst wird es von der Schickeria aus den Elbvororten bis hin zu Otto Waalkes gerne aufgesucht, so dass sich eine Tischreservierung empfiehlt.

Doch zwei Dinge vorweg: Man sollte nicht unbedingt mit kleinen Kindern dort hingehen, denn Pizza steht dort nicht auf der Speisekarte. Und überhaupt: Eine Speisekarte im eigentlichen Sinne gibt es auch nicht. Stattdessen kommt Antonio Cotugno, der seit über 40 Jahren nicht nur Küchenchef sondern auch Inhaber des Restaurants ist, und trägt das, was er im kulinarischen Sinn hat, vor Ort mündlich vor. Was das alles am Ende kosten soll, bleibt freilich erstmal sein Geheimnis. Es sei denn, man fragt explizit danach, was schon ein wenig gewöhnungsbedürftig ist. Und ja, unsere Ahnung wird be-

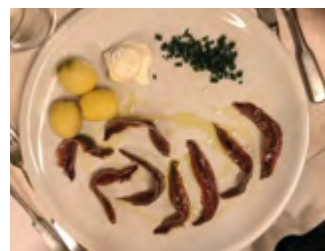
stätigt: Günstig ist das alles nicht. Irgendwo um bei 18 Euro kosten die Pasta-Gerichte und Nachspeisen, zwischen 25 und 35 Euro die Hauptgerichte.

Wer sich davon nicht abschrecken lässt, sollte auch über das unscheinbare Äußere des Restaurants hinwegsehen können, das an der Autobahnausfahrt Othmarschen an der Abzweigung zum Kalckreuthweg in einem schmucklosen 50er-Jahre-Mehrfamilienhaus untergebracht ist. Auch das Innere ist nicht wirklich edel.

Dafür sind die Speisen alle kunstvoll angerichtet (wie etwa die Anchovis in Olivenöl) und schmecken sehr

gut, sind allerdings als Sologerichte nicht unbedingt sättigend, so dass man genötigt wird, quasi ein ganzes Menü zu ordern, was dann locker auf 70 Euro kommt. Wählen kann man aus allerhand Fischgerichten wie Steinbutt oder Hummer, Vegetarischem wie Kartoffelgratin mit Trüffel oder Auberginenauflauf und Fleischgerichten wie Kaninchen, Ente oder Kalbsfilet. Die Liste ließe sich problemlos verlängern. Als Nach-tisch empfehlen wir Profiteroles (mit Sahne gefüllte Windbeutel) mit karamellisiertem Zucker, eine der Spezialitäten Cotugnos.

Text: Nils Knüppel



Anchovis nett drapiert

Ristorante E'Europeo

Osdorfer Weg 27

22607 Hamburg

Tel: 040 - 89 92 138

www.leuropeo.de

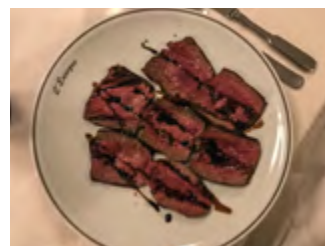
Öffnungszeiten:

Mo.-Fr. 17.30 - 23 Uhr

mittwochs Ruhetag

Sa., So. 12.30 - 14.30 Uhr,

17.30 - 23 Uhr



Zartes Rinderfilet

Zweiter Ostseestandort für Brunsbüttel Ports



Lubmin – Seit Jahresbeginn hat Brunsbüttel Ports die Umschlagaktivitäten des Lubmin Port übernommen, der dem Zweckverband Energie- und Industriestandort Freesendorf gehört. Es ist der 17. Hafen im Netzwerk von SCHRAMM Ports & Logistics und nach Schweden der zweite Standort in der Ostsee. An dem 855 Meter langen Kai können Schiffe bis zu 6,10 Meter Tiefgang an-

legen und sowohl Massengüter aller Art als auch Stückgüter umschlagen. Im Laufe des Jahres will Brunsbüttel Ports den Personalstamm weiter aufstocken. Ein neuer Mobilbagger wurde bereits angeschafft.

Wieder über 100.000 Kombi-Ladungen

Lübeck – Trotz der corona-bedingten Einbrüche im Frühjahr hat Baltic Rail Gate (BRG) abermals über 100.000 Ladeeinheiten gemeinsam mit der Frankfurter Kombiverkehr auf die Gleise gestellt. Den Rekord aus dem letzten Jahr wird die LHG-Tochter vermutlich um rund 2.000 verfehlt haben. Im kommenden Jahr wird die Menge vermutlich wieder steigen, da eine weitere Zugverbindung des österreichischen Spediteurs

Walter ins norditalienische Modena dreimal pro Woche die Fahrt aufnehmen wird. Auch BRG-Mitgesellschaft Kombiverkehr wird im Februar eine Direktverbindung nach Verona starten.

Motorenbauer und Reederei kooperieren

Buxtehude – Die NSB Group und der koreanische Motorenhersteller STX Engine haben eine Zusammenarbeit vereinbart. Als ersten Schritt bieten sie einen gemeinsamen Service an, der die Überholung von Hilfsdieseln auf Schiffen günstiger machen soll. Die Reederei und die Motoreningenieure bilden dabei gemeinsame Teams und organisieren die Werkzeug- und Ersatzteillogistik.

DIE ÜBERARBEITETE NEUAUFLAGE IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:

DORNTEUFEL

DER THRILLER VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT



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

Auch als E-Book oder Hörbuch zu haben

www.luebbe.de

EUROGATE GmbH & Co. KGaA:



Die Gesellschafter der EUROGATE-Gruppe, BLG LOGISTICS und EUROKAI, haben Christian Lankenau als neuen Arbeitsdirektor in die Gruppengeschäftsführung berufen. Seit Jahresbeginn folgt er in dieser Funktion auf Ulrike Riedel, die als Arbeitsdirektorin in den Vorstand der BLG LOGISTICS gewechselt war.



Mikkel E. Andersen hat die Geschäftsführung des EUROGATE Container Terminals Bremerhaven (CTB) zusätzlich zu seiner Tätigkeit als Geschäftsführer

des EUROGATE Container Terminals Wilhelmshaven (CTW) übernommen. Die bisherige CTB-Geschäftsführerin Manuela Drews, die seit 1. Januar 2017 im Amt war, wurde mit Wirkung vom 5. November 2020 abberufen. Der gebürtige Däne (43) begann seine Berufskarriere im Reedereigeschäft bei A.P.-Møller-Maersk in Kopenhagen und kam 2008 als COO zum CTW.

DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik:



DSLVB Geschäftsführungsmitglied Niels Beuck wurde von der Internationalen Föderation der Spediturorganisationen (FIATA) zum Vorsitzenden ihres Advisory Body Safety and Security

(ABSS) gewählt. Dadurch rückt er auch in das Extended Board des Weltspeditionsverbands auf. Der 45-Jährige will die globalen Lieferketten vor allem vor Cyberkriminalität sowie Piraterie und organisierter Kriminalität schützen.

Flexport GmbH:



Bei dem digitalen Spediteur Flexport ist Florian Braun (Foto) neuer Head of Ocean EMEA und löst damit Martin Holst Mikkelsen ab. Mikkelsen wechselte zum Jahreswechsel als Head of Ocean Asia nach Singapur. Braun ist seit 14 Jahren in der Logistikbranche tätig. Darüber hinaus bekommt das Ocean-Team mit Christoph Baumeister auch einen eigenen lokalen Sprecher für den deutschen Markt.

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

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Flyeralarm

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

Jahresabonnement:
Print: 54 Euro
Online-Ausgabe: 12 Euro
Kombi-Paket
(Print + Online): 60 Euro

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2020

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

9. Februar 2021



Stena Line zieht nach Hamburg



Hamburg – Die schwedische Stena Line verlegt im Frühjahr ihren deutschen Hauptsitz von Rostock nach Hamburg. Damit will sich die Reederei an die ändernden Marktbedingungen anpassen und das kommerzielle Geschäft in einem der logistischen Knotenpunkte Europas konzentrieren. Stena Line setzt im lukrativen Frachtbereich zukünftig noch stärker auf integrierte Logistikkonzepte, intermodale Angebote und Transportketten aus einer Hand. Durch den Umzug schafft sie zudem die Nähe zu weiteren Unternehmen des Stena-Konzerns wie etwa Stena Glovis (Hamburg) und Stena Logistics GmbH (Bremen). Künftig sollen die kommerziellen und strategischen Aktivitäten von Hamburg aus gesteuert werden, Teile der Mitarbeiterschaft aber in Rostock und Travemünde verbleiben. Zudem wird die Fähre „Mecklenburg-Vorpommern“ statt unter deutscher künftig unter schwedischer Flagge fahren. Beide Pläne kritisierten die Gewerkschaften scharf.

BLG eröffnet Lager für Siemens Energy

Bremen – BLG LOGISTICS betreibt in Ludwigsfelde nahe

Berlin einen neuen Standort. Im Auftrag von Siemens Energy unterstützt die GmbH damit die weltweite Versorgung von Gas- und Dampfturbinen mit Ersatzteilen auf einer Lagerfläche von 34.000 Quadratmetern. Neben den Regalen zur Aufbewahrung der Produkte verfügt das Lager über 9.000 Quadratmeter Blocklagerfläche sowie Werkstätten und Prüfbereiche. Die BLG übernimmt auch einen Teil der Qualitätsprüfung. Zusätzlich zum Ersatzteilengeschäft werden in Ludwigsfelde die Retouren über BLG LOGISTICS abgewickelt. Mit der Eröffnung entstehen 65 Arbeitsplätze.

Hoyer mit neuem Logistikpark



Dormagen – Nach gut zwei Jahren Bauzeit hat das neue Logistikzentrum Chempark Dormagen des Hamburger Gefahrgutlogistikers Hoyer seinen Betrieb voll aufgenommen. Auf 38.000 Quadratmetern vorsorgen 20 Mitarbeiter die chemischen Betriebe aus der Umgebung. Dazu gibt es in einem Lager allein 10.000 Stellplätze für Metallboxen. Ein Hochregallager kann bis zu 12.000 Paletten aufnehmen. Daran grenzt ein Packlager mit bis zu 3.000 Plätzen. Zudem gibt es zwei Abfüllanlagen für Polyurethandispersionen. Insgesamt kostete die Anlage rund 25 Millionen Euro.

LNG-Tankstelle im Duisburger Hafen



Duisburg – Der niederländische Tanklogistiker Rolande hat im Duisburger Hafen eine LNG-Tankstelle eröffnet. Nach Ulm ist es der zweite deutsche Standort. In Kürze sollen Dortmund, Grasdorf (nahe Bremen), Lübeck, Ziesar (zwischen Magdeburg und Potsdam) und Hamburg folgen. Die beiden Zapfsäulen sind in einer herkömmlichen Tankstelle integriert und können bis zu 150 Lkws täglich versorgen.

Neues Design für Seidenstraßen-Lok



Wittenberge – Die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH hat ein neues Design für ihre Smartron-Lokomotiven. Die Loks werden seit 2019 auf dem letzten Teilstück der Neuen Seidenstraße zwischen Mukran und Mannheim eingesetzt und traktionierten zuletzt Containerzüge auch direkt bis nach Rotterdam.



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

