

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Wirtschaft entsetzt über Politik

UV Nord-Präsident Wachholtz spricht von Komplettersagen in der Pandemie



Der Umschlag in allen deutschen Seehäfen ging 2020 corona-bedingt um insgesamt 6,4 Prozent zurück

Der anhaltende Schlingerkurs der Politik in der Corona-Pandemie hat zu noch nie dagewesener Kritik von Seiten der Wirtschaft geführt. Uli Wachholtz, Präsident des UVNord, sagte: „Vom ersten Tag an hat in Deutschland die Reaktion auf Corona nicht funktioniert. Obwohl schon im Januar 2020 deutlich eine anrollende Pandemie zu erkennen war, wurde erst Mitte März der Lockdown beschlossen, die für genau diesen Fall vorhandenen Pläne hat man gleich in der Schublade liegen lassen.“

Dann habe das RKI von der Benutzung von Masken abgeraten – gegen jede Erkenntnis und Vernunft. Anschließend habe man das Beschaffen der Europäischen Kommission überlassen, „der einzigen Institution, die zuverlässig

nicht funktioniert“, und schließlich könne die Bundesregierung in Sachen AstraZeneca mit Wahrscheinlichkeiten und Einschätzung von Risiken nicht umgehen. Durch dieses Komplettersagen sei die Politik weit vom Leben entfernt.

Nach einem Gesamtumschlagminus von 6,4 Prozent in den Häfen im vergangenen Jahr mahnt der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe nun wenigstens eine umfassende Standortpolitik an. **Seite 4**

Einstieg

Der Münchner Schwerlast-Spezialist Schmidbauer ist nun auch in Hamburg. **S.12**

Ausbau

Shell will groß in das deutsche Offshore-Windkraft-Geschäft investieren. **S.14**

Jubiläum

Susanne Stück ist seit 30 Jahren Geschäftsführerin bei TCO Transcargo. **S.16**



Liebe Leserinnen und Leser,

die Bundesregierung, vor allem die CDU, hat in den letzten Wochen einen erheblichen Vertrauensverlust hinnehmen müssen. Grund ist die Corona-Politik, die alles andere als nachvollziehbar ist.

Beispiel AstraZeneca. Der Impfstoff soll Blutvenentrombosen auslösen. In Deutschland sei die Wahrscheinlichkeit bei Personen unter 60, vornehmlich Frauen, 1:70.000. In Großbritannien, wo schon fast die Hälfte der Bevölkerung vornehmlich mit diesem Stoff geimpft wurde, liegt die Wahrscheinlichkeit bei nur 1:600.000. Die Wahrscheinlichkeit, an Corona zu sterben, wird auf 1:3.000 beziffert. Dennoch wurde die Impfung mit AstraZeneca bei uns zeitweise ausgesetzt.

Gesundheitsminister Jens Spahn scheint mit der Situation restlos überfordert zu sein. Zum 1. April ätzte das Netz bitter, er solle besser Action-Held in dem Film „Impf langsam“ werden.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8

Deutsche Häfen mit -6,4 Prozent
HHLA muss effektiver werden 6
Furcht vor Stau im Hinterland 8

Wirtschaft



10



12



14



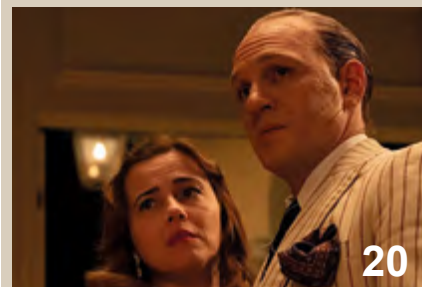
16

Schmidbauer in Hamburg 10
Ein Megakran geht auf die Reise 12
Shell will Windparks bauen 14
Jubiläen bei TCO 16

Recht & Geld

Sicherheit digitaler Verträge 18

DVD



20

Capone 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

6,4 Prozent weniger Umschlag

Die Corona-Pandemie hat vor allem die Nordseehäfen stärker getroffen



Foto: GvSH

Die deutschen Seehäfen haben trotz der Krise gut funktioniert und nur moderat Ladung verloren

Die deutschen Seehäfen haben 2020 aufgrund der Corona-Pandemie insgesamt 6,4 Prozent weniger Waren umgeschlagen als 2019. Das Statistische Bundesamt ermittelte einen Gesamtumschlag von nur noch 275,7 Millionen Tonnen, nachdem er in den vergangenen Jahren stets um die 300 Millionen Tonnen stagniert war. Der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) leitet daraus einen dringenden Handlungsbedarf durch die Politik im harten internationalen Standortwettbewerb und bei den großen Transformationsthemen Digitalisierung und Klimaschutz ab.

Der Containerumschlag ist 2020 mit 14 Millionen TEU um 6,9 Prozent gefallen. Der Umschlag von Fahrzeugen fiel um 22,6 Prozent, bei Kohle, rohem Erdöl und Erdgas gab es einen Rückgang von 20,7 Prozent. Besonders stark sind die Einbrüche im Passagierbereich, da aufgrund der Corona-Pandemie Insel- und Fährverkehre stark abnahmen und der Kreuzfahrtbetrieb fast komplett eingestellt wurde. Das Passagieraufkommen in deutschen Häfen fiel demnach von 31,3 Millionen auf 16,4 Millionen Passagiere – das ist ein Rückgang um - 47,7 Prozent. Der Passagierverkehr, bei dem die Passagiere im Ausland ein- oder ausgestiegen sind,

ging sogar um fast zwei Drittel zurück. Schiffsbewegungen von Kreuzfahrtschiffen in deutschen Häfen fielen um 82,3 Prozent.

Für fünf Prozent Einbußen in Schleswig-Holstein

Nach Hamburg (-7,6 Prozent bei 126,3 Millionen Tonnen) und Niedersachsen (- 9,0 Prozent bei 48,66 Millionen Tonnen) hat nun auch Schleswig-Holstein seine Gesamtstatistik für 2020 vorgelegt. Dort lag das Minus bei lediglich fünf Prozent. Insgesamt wurden gut 50 Millionen Tonnen umgeschlagen. Frank Schnabel, Vorstandsvorsitzender des Gesamtverbands schleswig-holstei-

nischer Häfen (GvSH), erklärte den vergleichsweise moderaten Rückgang dadurch, dass sein Bundesland das Einzige sei, das Zugang zu zwei Meeren besitze und sich daraus eine hohe Diversität der Umschlaggüter ergebe.

Daniel Hosseus, Hauptgeschäftsführer des ZDS, betonte, dass die durch die Corona-Krise verursachten Verluste in den Häfen auf ein ohnehin schon schwieriges Umfeld getroffen seien. „Der globale Wettbewerb wird immer schärfer. Gleichzeitig müssen sich die Seehafenbetriebe den Anforderungen der fortschreitenden Digitalisierung und der für den Klimaschutz notwendigen Maßnahmen stel-

len. Wir benötigen den weiteren Abbau von Standortnachteilen und nachhaltige Innovationsförderung, damit die Unternehmen diesen Herausforderungen begegnen können.“ Denn die Hafestandorte und Seehafenbetriebe in Deutschland bekämen zunehmend den Wettbewerbsdruck aus den Westhäfen, aber auch von Standorten aus dem Ostsee- und Mittelmeerraum und von den Schifffahrtlinien selbst, zu spüren. Damit dieser Wettbewerb fair ablaufe, müssten auch die Rahmenbedingungen fair sein.

Reedereien wird Steuererlass beim Terminalbetrieb gewährt

Etwa beim Erhebungsverfahren zur Einfuhrumsatzsteuer sollte daher auf die bereits im vergangenen Jahr von Bund und Ländern umgesetzten wichtigen Maßnahmen nun das Verrechnungsmodell folgen. Ebenso gilt es, faire Bedingungen im Wettbewerb zwischen schiffsbasierten und landbasierten Logistikunternehmen zu schaffen. Schifffahrtsunternehmen profitieren dabei von vorteilhaften Sonderstellungen im Kartellrecht, im Beihilferecht und im Steuerrecht. Terminalbetreiber am Standort Deutschland geraten dadurch unter erheblichen Druck. Der ZDS fordert eine Nachjustierung der entsprechenden Rechtsinstrumente.

Digitalisierung und Energiewende vorantreiben

In den Häfen liefern bereits viele Transformationsprozesse, die die Digitalisierung ebenso wie die Umstellung auf alternative Energieträger im Rahmen der Ener-



Daniel Hosseus,
Hauptgeschäftsführer ZDS

giewende vorantreiben sollen. Diese laufende Transformation müsse weiter von der öffentlichen Hand unterstützt werden. Damit Häfen die Energiewende aktiv mitgestalten könnten, gelte es, hohe Investitionen in die Ausstattung von Terminals und Verteilinfrastruktur für Energieträger wie Liquefied Natural Gas (LNG) und Wasserstoff zu tätigen. Aber auch die Umrüstung und Neuschaffung von Nutz- und Spezialfahrzeugen sowie Gerätschaf-

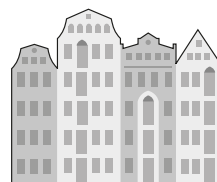


Frank Schnabel,
Vorstandsvorsitzender GvSH

ten, die im Hafen zum Einsatz kämen, müsse in Förderprogrammen berücksichtigt werden.

Daniel Hosseus: „In unseren Häfen ist viel in Bewegung. Die Unternehmen wollen sich für die Zukunft aufstellen und investieren dafür hohe Beträge. Trotz der Corona-Krise werden wir mit der flankierenden Unterstützung der öffentlichen Hand weiterhin unsere Position als führende Umschlagsplätze halten können.“

Text: Matthias Soyka



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

Bahn-Tochter macht meisten Profit

Erstmals erzielt die Metrans mehr Gewinn als die HHLA-Container-Terminals



Foto: HHLA Raelzke

Die Metrans ist seit Jahren extrem profitabel und innovativ auf dem Eisenbahnmarkt unterwegs

Das hat es bei der HHLA noch nicht gegeben. Erstmals in der 136-jährigen Geschichte der Hamburger Lagerhaus- und Logistik AG hat die Logistiksparte, die im Wesentlichen aus der Bahntochter Metrans besteht, mehr Gewinn (88,3 Millionen Euro) erwirtschaftet als die Keimzelle der HHLA, die Container Terminals (65,4 Millionen Euro). Allerdings bildete der Konzern in diesem Bereich Rückstellungen von 43 Millionen Euro, um das Teilsegment Container zu restrukturieren.

Das Geld ist vor allem für die Implementierung einer neuen Software und den Umbau des Burckhardkais gedacht. Dieser soll nach dem Vorbild des CT Altenwerder komplett auf den Betrieb mit automatischen Niederflurfahrzeugen (AGVs) und Blocklagern umgestaltet werden. Damit dürfte sich die Effizienz drastisch erhöhen. Damit einher gehen wird ein Stellenabbau, den die HHLA bislang nicht in Arbeitsplätzen sondern in Arbeitsstunden (bis zu 870.000) bezifferte, was rund 15 Prozent gleichkommt. Umgerechnet könnten dies zwischen 450 und 600 Arbeitsplätze sein. Personalvorstand Torben Seebold betonte, dass die Arbeitsplätze sozial verträglich abgebaut werden sollen: Vor-

ruhestandsregelungen und Umschulungen seien angedacht.

Zudem werden bis Ende nächsten Jahres alle drei Hamburger Terminals die gleiche Software (Navis) erhalten. Bislang hatte jeder Terminal eine ei-

gene Software, was dazu führte, dass beispielsweise Staupläne für Schiffe, die kurzfristig von einem Terminal zu einem anderen verlegt werden sollten, komplett neu eingegeben werden mussten.

Neben der Corona-Krise wur-



FotoS: HHLA Melattia

Mit der „Ulusoy 14“ machte das erste Schiff am Kai von PLT Italy fest

den die Hamburger Terminals vor allem durch das Abwandern eines Asiidienstes der französischen Reederei CMA CGM getroffen. Das Minus in Hamburg betrug satte 11,1 Prozent, die anderen Terminals in Odessa und Tallinn mussten nur moderate Rückgänge von 4,7 Prozent hinnehmen.

10,6 Prozent weniger
TEU umgeschlagen

In Summe lag damit der Containerumschlag 10,6 Prozent unter den Werten von 2019. Der Gesamtumsatz sank um sechs Prozent auf knapp 1,3 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis, zur Hälfte bedingt durch die Rückstellungen, halbierte sich indes fast. Die Dividende soll von 70 auf 45 Cent fallen.



Das neue Terminal in Triest

In diesem Jahr will die HHLA erneut rund eine Viertel Milliarde Euro in das Unternehmen investieren. Neben den Maßnahmen an den Terminals sollen auch weitere Lokomotiven für die Metrans angeschafft werden. Die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath kündigte zudem an, dass die HHLA bereit sei, ihre 6.312 Mitarbeiter selbst zu impfen. Sie kann dabei auf die Erfahrungen der vergangenen Jahre zurückgreifen, in denen die Betriebsärzte regelmäßig Grippeimpfungen angeboten hatten.

Viel erhofft sich die Konzernleitung von der Übernahme eines Terminals in Triest, wo Mitte März das erste Containerschiff abgefertigt wurde. Es ist das erste Terminal, das die HHLA im Mittelmeer unterhält. Es soll zunächst einmal eine Drehscheibe für Feederschiffe werden.

Insgesamt geht die Konzernleitung für 2021 von einer moderaten Erholung der Umschlagsituation aus, je nachdem, wie sich die Pandemie weiter entwickelt. Sie erwartet ein EBIT von 140 bis 165 Millionen Euro, also gut 30 Prozent mehr als 2020. Die Börse allerdings hatte sich mehr erhofft. Nach Bekanntgabe der Zahlen, sackte der Kurs der Aktie um über elf Prozent ab.

Text: Matthias Soyka



Fricke-Schmidbauer

SICHERER HAFEN FÜR GROSSE PROJEKTE:

NEUER STANDORT HAMBURG.

Die Schmidbauer-Gruppe erweitert ihr Standortnetz und steht nun auch in Hamburg mit Mobilkränen und Spezialtransportfahrzeugen für Ihre Hafentlogistik- und Bau-Projekte bereit – mit der **Kraft zur Lösung**.

Wir freuen uns auf Ihre Anfrage!

▶ T +49 40 3346699-70

▶ hamburg@fricke-schmidbauer.com

Fricke-Schmidbauer Schwerlast GmbH · Neuenfelder Fährdeich 120 · 21129 Hamburg · www.fricke-schmidbauer.com

Die Zeche zahlt der Kunde

Experten rechnen mit Lieferstau nach „Ever Given“-Havarie



Foto: HHM

Vorbild fürs Ruhrgebiet: Die Warsteiner Brauerei hat ein eigenes Terminal für die ganze Region gebaut

Eine Woche lang blockierte die „Ever Given“ den Suezkanal. Der 400-Meter Containerrieser der taiwanischen Reederei Evergreen Marine (bereedert von Bernhard Schulte Shipmanagement) mit rund 20.000 TEU an Bord war in einem Sandsturm aus dem Ruder gelaufen und hatte sich quer zur Fahrrinne an den Böschungen verkeilt. Rund 370 Schiffe stauten sich.

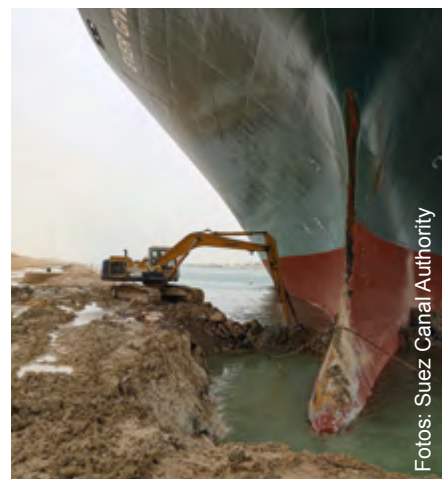
Nun, wo alles wieder läuft, schwappt nun eine Lieferwelle auf die Nordrangehäfen zu, die unweigerlich zu Problemen im Hinterlandverkehr führen wird. Während HHLA-Chefin Angela Titzrath die Meinung vertritt, dass dies für die Terminals kein besonderes Problem darstelle, da die Schiffe seit Beginn der Pandemie ständig von den ursprünglich vorgesehenen Einlaufterminen stark abgewichen seien, sagte der Präsident des Deutschen Speditions- und Logistikverbands (DSLVB), Axel Pläß, in der Diskussionsrunde PortTalk des Hafen Hamburg Marketings, dass die Zeche wohl wieder der Verbraucher zahlen werde. „Es wird zu Peaks kommen, und die Verwerfungen werden nicht so leicht wegzubügeln sein“, warnte

er. Denn allein von Hamburg aus, wo 38 Prozent aller in Deutschland verkehrenden Containerzüge ihren Ursprung oder ihr Ziel haben, fahren wöchentlich schon jetzt über 1.000 Züge nach ganz Europa ab. Kurzfristige Kapazitätserhöhungen seien da kaum drin. Pläß plädierte dafür, dass in dieser besonderen Lage, wenn ein Schiff nach dem anderen nun die Containerterminals mit Boxen überschüttet, die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) zusammenarbeiten sollten.

Sämtliche zusätzlichen Container über die Straße abzutransportieren, dürfte nicht so ohne weiteres möglich sein, da es schon jetzt bei Fuhrunternehmen einen erheblichen Fahrermangel gebe. „Der Lkw hat seine Dominanz ver-



Die „Ever Given“ nach der Havarie



Fotos: Suez Canal Authority

Ein Bagger buddelte den Bug frei

loren.“ Von Hamburg aus deckt er nicht einmal mehr die Hälfte des Hinterlandverkehrs ab. Und die Schiene, so Plaß, könne nicht alles. „Sie kann keine Pakete, sie kann nicht schnell, klein oder kurz.“

Erhebliche Vorteile durch Schienentransport

Dem gegenüber stünden jedoch erhebliche Vorteile auf langen Strecken. 80 Prozent weniger CO₂ gegenüber dem Lkw verbraucht der Transport eines Containers auf der Bahn. Zudem erspare ein Zug 50 Lkw-Fahrer. Und Just-in-time-Lieferungen seien besser planbar, da die Container nur auf den letzten Kilometer noch per Lkw transportiert werden und somit Staus unwahrscheinlicher sind. Um auch kürzere Strecken unter 300 Kilometer auf der Bahn attraktiv zu ma-



Axel Plaß,
DSLV-Präsident

chen, schlug Plaß eine Förderung der Trassenentgelte vor. Auch sollten alternative Antriebe vom Bund finanziell unterstützt werden. Und dies auch beim Nachlauf, also beim

Lkw. Kontraproduktiv seien dagegen Streichungen von Mitteln. So soll der Bund erwägen, die Förderung des Kombinierten Verkehrs zusammenzuziehen, weil ein Teil der Gelder im vergangenen Jahr nicht abgerufen worden sein soll.

In Ägypten wurde die „Ever Given“, die zunächst Rotterdam und dann Hamburg anlaufen sollte, auf Schäden untersucht, vor allem ob die Ruderanlage in Ordnung ist. Gut möglich, dass der starke Wind das Schiff gedreht hat. Experten warnen seit langem, dass Schiffe von dieser Größe eine Segelfläche von fast drei Fußballfeldern böten, was enorme Kräfte übertrage. In deutsche Häfen dürfen Schiffe jenseits von Windstärke sechs deshalb nicht einlaufen. Zudem verlangt die dortige Port Authority eine Entschädigung.

Text: Matthias Soyka



COMPACT BATTERY

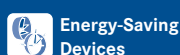
COBRA is an advanced maritime battery system for all kind of ships such as ferries, tugs, cruise ships, yachts, OSV and harbour/service vessels which incorporates leading-edge features:

- DNV GL Type Approval
- Superior energy density
- Compact and light-weight battery system
- Integrated Battery-Management-System
- Air or water cooling
- Scalable and modular rack system up to several MWh
- Inherently safe LFP battery chemistry for highest safety
- Environmentally friendly cobalt-free battery



COBRA
Compact Battery Rack

Passenger Catamaran *Liinsand*
2 x 50 kWh COBRA Batteries
(Hybrid Drive)



www.becker-marine-systems.com

Nichts ist zu schwer

Die Münchner Schmidbauer GmbH ist nun auch in Hamburg vertreten



Ein SPMT-Niederflurfahrzeug bugsiert auf der Sietas-Werft ein Schiffsrumppfeil in Richtung Kaikante

Der Münchner Schwerlast-Spezialist Schmidbauer hat in Hamburg eine Dependence eröffnet. In Finkenwerder direkt neben der Sietas-Werft bildet die Fricke-Schmidbauer GmbH die 17. deutsche Niederlassung des Unternehmens, das mit insgesamt 600 Mitarbeitern auch noch in Frankreich, Estland und Finnland vertreten ist. Hamburg ist nun nach Hannover und Braunschweig der nördlichste Standort in Deutschland.

„Wir sehen in Hamburg großes Potenzial“, sagt Niederlassungsleiter Mitja Schimek. Die ganze Stadt sei quasi eine Baustelle. Es gebe eine ganze Reihe von Brücken, die saniert oder komplett ausgetauscht werden müssten. Hinzu kämen die Windkraftanlagen, deren Aufbau von der Hansestadt aus vielfach gemanagt werde. „Von diesem Kuchen würden wir gerne ein Stück abhaben“, ergänzt Schimek. Bisher besteht der Betriebshof nur aus einer Freifläche und einem Büro. Am Standort ist ein 70-Tonnen-Mobilkran einsatzbereit, ein 200-Tonnen-Kran soll Mitte Mai

folgen. Noch schwereres Gerät könne kurzfristig aus Braunschweig oder Hannover herangeschafft

werden. In Braunschweig liegen die Wurzeln der Schmidbauer-Tochter, die seit 1978 zu 100 Pro-



Der neueste 230-Tonnen-Mobilkran der Firma Liebherr

zent zur Gruppe gehört und eine Zweitniederlassung in Hannover betreibt. Von Niedersachsen aus ist zum Beispiel ein Achtschser mit 500 Tonnen jederzeit verfügbar. Und wenn noch größere Dinge zu bewegen seien, gebe es noch gewaltigere Fahrzeuge in der Zentrale in Gräfelfing bei München.

Selbst größte Trafos sind kein Problem

Zum Fuhrpark gehören auch Self-Propelled Modular Transporter (SPMTs), jene vielachsigen Niederflurfahrzeuge, die selbst Schiffsrümpfe bewegen können, gesteuert mittels einer Joystick-Fernbedienung von einem neben dem Gerät gehenden Mitarbeiter.

Aber auch konventionelle Transportfahrzeuge wie Drei- und Vier-Achs-Zugmaschinen oder



Mitja Schimek,
Niederlassungsleiter Hamburg

Modulfahrwerke mit Tiefbetten bis 150 Tonnen können bereit gestellt werden. Speziell ausgelegte Flachbetten mit patentiertem Stützensystem ermöglichen zudem den Transport größter Transfor-

matoren.

Dass die neue Niederlassung direkt neben einem Kunden von Schmidbauer liegt, ist eher Zufall. Der Zugang zur Este und somit zur Elbe ermögliche auch den Einsatz von Geräten in Schweden oder Finnland, wo vor allem Windkraftanlagen installiert werden. Grundsätzlich ist Schmidbauer in allem unterwegs, was groß und schwer ist, also auch abseits von Werften, Windparks und Brückenbauten wie etwa im Flugzeugbau. Nichts ist zu groß, nichts ist zu schwer. Der Mitarbeiterstamm an der Elbe soll schnell anwachsen. Auch liebäugelt Schimek damit, in den Hafen zu ziehen, falls das Geschäft so gut wie erhofft anläuft, um noch näher an den Kunden zu sein. Denn der direkte Kontakt sei nun einmal wichtig.

Text: Matthias Soyka

Sys|ng

Software, die passt...

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

Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



Sys|ng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Ein Megakran geht auf die Reise

Die Liebherr-Spezialkonstruktion wird auf ein norwegisches Errichterschiff gesetzt



Das Kernstück des HLC 150000, die Drehbühne, gilt trotz des Durchmessers von 14 Metern als filigran

Bei Liebherr in Rostock läuft endlich wieder alles nach Plan. Nachdem Anfang Mai letzten Jahres bei einem Testlauf der bislang größte Schwerlastkran, den die Liebherr-MCCTec Rostock GmbH je gebaut hatte, spektakulär zusammengebrochen war, wurden nun Bauteile für einen etwas kleineren Kran problemlos auf ein Transportschiff gehoben. Es wird die Komponenten nach China bringen, wo gleichzeitig ein Errichterschiff im Bau befindlich ist.

Verladen wurden die Drehbühne und der darauf gehörende A-Block. Sie sind Kern des HLC 150000, der eine maximale Hebekraft von 3.000 Tonnen bei 30 Meter Ausladung erreichen soll. Bei seiner maximalen Ausladung von 76 Metern schafft er immerhin noch 1.000 Tonnen. Genug jedenfalls, um auf der „Alfa Lift“ der norwegischen Spezialfirma OHT beim Bau von Windparks und bei der Demontage von Offshore-Bohrplattformen eine entscheidende Rolle zu spielen. Der Kran gilt trotz seines Drehkrandurchmessers von 14 Metern als eher platzsparend konzipiert und verfügt zudem über eine Te-

leskopvorrichtung am A-Block, die diesen falt- bzw. ausfahrbar macht. „Dadurch kann das Schiff Brücken unterqueren, die ande-



Im Tandemhub wurde die Drehbühne auf das Schiff gehoben

re Schiffe mit Kranen ähnlicher Größe nicht durchfahren können“, erklärt Gregor Levold, Vertriebsleiter Schiff- und Offshorekrane bei Liebherr Rostock. Vor allem in der Ostsee sei dies wichtig. Die „Alfa Lift“ soll Anfang 2022 als Erstes beim Bau des Windparks „Dogger Bank A“ 130 Kilometer vor der Nordostküste Englands zum Einsatz kommen.

Havariertes Kran bis zum Jahresende wieder aufgebaut

Bis dahin soll auch der havarierte große Bruder, der HLC 295000, wieder aufgebaut sein. Im Februar waren die letzten großen Teile des kollabierten Krans demontriert worden. Gleichzeitig hatte in den Werkshallen der Neubau der wichtigsten Teile begonnen. Anders als beim HLC 150000 war der Megakran direkt am Werk auf



So soll die „Alfa Lift“ im kommenden Jahr in Fahrt gehen

das Errichterschiff „Orion“ gesetzt worden. Der Zusammenbau war problemlos verlaufen. Mittlerweile steht nun auch die Unglücksursache zweifelsfrei fest: Der Kranhaken, ein Zulieferteil, war bei dem Belastungstest gebrochen und hatte die verhäng-

nisvolle Kettenredaktion ausgelöst. Der Mega-Kran kann bis zu 5.000 Tonnen bei einer Ausladung von 35 Metern heben. Der Kranausleger ist gigantische 145 Meter lang. Die maximale Hubhöhe beträgt 175 Meter.

Text: Matthias Soyka



Peter Schlosser · Sina Schlosser

Ihr Expertenteam für Spediteure und Frachtführer

SPEDITIONS-ASSEKURANZ VERSICHERUNGSMAKLER GMBH

Gewerbestraße 11 • 21279 Hollenstedt

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

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

E-Mail: info@speditions-assekuranz.de

Internet: www.speditions-assekuranz.de



Die wichtigsten Versicherungsangebote:

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

Shell will Windparks bauen

Nach den Niederlanden und Großbritannien sollen auch in Deutschland Anlagen entstehen



Die Shell-Raffinerie in Köln-Wesseling soll umgebaut und um einen Energie-Campus erweitert werden

Shell macht Ernst mit dem Klimawandel: Kaum ist der CEO der Shell Deutschland Oil GmbH, Fabian Ziegler, in den Vorstand des Clusters Erneuerbare Energien Hamburg (EEHH) gerückt, lässt er auch Taten folgen. Er kündigte an, dass Shell nach Großbritannien, den Niederlanden und den USA auch in der deutschen Nordsee groß in die Offshore-Windenergieproduktion einsteigen wolle. „Wir sind längst kein Mineralölkonzern mehr“, sagte er.

„Deutschland ist für uns ein Schlüsselmarkt“, führte er weiter aus. Bis zum Jahr 2030 wolle sein Unternehmen den CO₂-Ausstoß um 30 Prozent reduzieren, bis 2050 auf null. „Erfolgreich wird die Energiewende aber nur sein, wenn alle zusammenarbeiten.“ Der Staat müsse Anreize schaffen, die Firmen müssten investieren, die Kunden Interesse bekunden. Es gebe jedoch keinen Königsweg. Für die Zukunft der deutschen Energieversorgung und -nutzung sieht er einen ganzen Mix: „Energie und Mobilität werden aus vielen Produkten zusammengesetzt.“

Der Schwerpunkt soll auf der Wasserstoffproduktion liegen. Bei der Shell Rheinland Raffinerie geht zum Sommer ein 10-MW-Elektrolyseur in Betrieb. Dies sei aber nur ein erster Schritt. Auf dem Gelände in Wesseling soll eine 100-MW-Anlage entstehen, die damit genauso groß sein dürfte wie die Anlage, die in Hamburg Moorburg auf dem Gelände des Vattenfall Kohlekraftwerks geplant ist. Auch hieran ist

Shell mit beteiligt. Jedoch sei dies alles nur ein kleiner Teil dessen, was nötig sei, sagte Marco Rickrath, Direktor der Shell Rheinland Raffinerie. Um das von der Bundesregierung vorgegebene Ziel von 5 GW grünem Wasserstoff bis 2030 zu erreichen, müssten bundesweit 50 derartige Anlagen entstehen. Shell würde also bislang nur gut vier Prozent des Bedarfs abdecken.

Deshalb hat sich Shell auch an dem

Projekt „Aqua Ventus“ beteiligt. Vor Helgoland sollen auf hoher See in einem Offshoreelektrolyseur 10 MW Wasserstoff produziert werden, direkt gespeist von einem dagegen liegenden Windpark. Für den Ab- und Weitertransport könnte später einmal das Erdgaspipelinennetz genutzt werden, das nur leicht modifiziert werden müsse.

Zum neuen Energiemix gehöre die Produktion von synthetischen Kraft-



Im Sommer ist die Anlage fertig, die Biomasse in Kraftstoff umwandelt

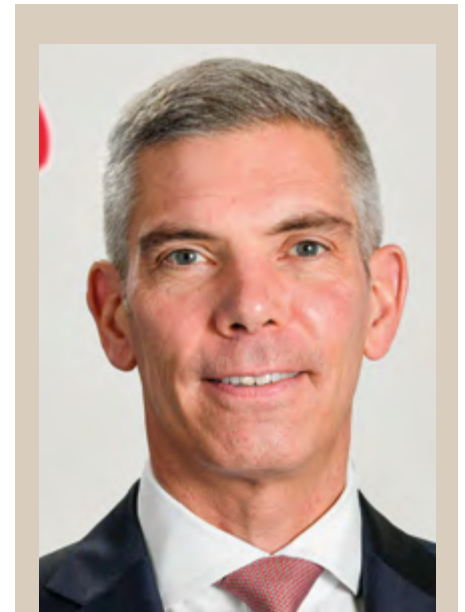
stoffen (PtL). Vor allem die Luftfahrt könnte dadurch klimaneutral betrieben werden. Hier baut Shell in Wesseling eine Anlage, die Holzreste in Kraftstoff umwandelt. Bis 2025 soll sie in Betrieb gehen und in den ersten zehn Jahren 3,6 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Rund 100.000 Tonnen synthetisches Kerosin könnte so pro Jahr erzeugt werden. Das sei immer die Hälfte dessen, was der Bund als Ziel für das Jahr 2028 vorgegeben habe. Jedoch ist dies auch noch weit entfernt von dem Gesamtbedarf der deutschen Luftfahrt, die bei über 4 Millionen Tonnen liegt.

Bleibt die Frage nach den Kosten. Shell betreibt in Deutschland 90 der insgesamt 100 derzeit bestehenden Wasserstofftankstellen. Ein Kilo Wasserstoff, der einen Pkw rund 100 Kilometer weit bringt, wird dort für etwa 9,50 Euro abgegeben. Die Produktionskosten von grünem Wasserstoff liegen derzeit bei fünf bis sechs Euro, die von grauem Wasserstoff, der



Marco Rickrath,
Shell Rheinland Raffinerie

aus Öl oder Kohle gewonnen wird, bei 1,5 Euro. Rickrath hält derzeit synthetisches Kerosin für drei Euro pro Liter für möglich, etwa das Zehnfache des fossil gewonnen Treibstoffs. Jedoch seien Skaleneffekte durchaus denkbar.



Fabian Ziegler,
CEO Shell Deutschland

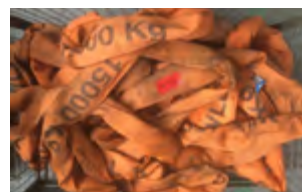
Letztlich hänge alles vom Strompreis ab. Dieser liegt derzeit in Deutschland bei 30 rund Cent pro kWh. Die Produktionskosten für Windstrom in der Nordsee liegen bei gut drei Cent.

Text: Matthias Soyka



Zu verkaufen:

- Anschlag- und Hebemittel
- verschiedene Größen
- 600 Paletten aus Insolvenzmasse
- überwiegend neu
- Einzelverkauf möglich - inkl. Boxen



Kontakt: anschlagmittel@spedition-kruse.de
 F.A. Kruse jun. Unternehmensgruppe Fährstraße 49 25541 Brunsbüttel 04852/881-0 www.kruse-unternehmensgruppe.de

Das starke Stück von TCO

Die Geschäftsführerin des Packbetriebs feiert ihr 30-jähriges Firmenjubiläum



Fotos: SLH

Susanne Stück in ihrem Element: Eine der großen Hallen mit Importware im Eversween

Frauen in Führungspositionen waren im Hamburger Hafen lange die Seltenheit. Eine der ersten von ihnen feiert nun 30-jähriges Dienstjubiläum: Susanne Stück, Geschäftsführerin bei TCO Transcargo. Zeitgleich mit ihr kann auch der Firmeninhaber Ingo Zemelka auf eine stolze Zahl zurückblicken: Vor 60 Jahren hat er im Hafen seine Lehre als Tallymann begonnen.

Dank Zemelka vollzieht sich für Susanne Stück Anfang 1991 die entscheidende Wende in ihrem Leben. Die damals 30-jährige Schifffahrtskauffrau war wie Zemelka bei Hapag Lloyd beschäftigt. Doch Zemelka ist mit der aufkommenden Containerisierung der Ladung auf dem Sprung in die Selbständigkeit und kann sie überzeugen, seine erste Mitarbeiterin zu werden.

Er geht das Wagnis ein, ein Grundstück außerhalb des Freihafens auf der Hohen Schaar zu pachten. Niemand hatte geglaubt, dass ein Umschlag- und Lagerebetrieb mit den ständigen Zollformalitäten klarkommen würde. Doch Zemelka baute auf der Hohen Schaar zwei Hallen, zog vorerst mit den Büros in einen

Container und begann, Non-Food Ware und CFS-Stückgut zu entladen, zu kommissionieren und



Susanne Stück,
Geschäftsführerin TCO Transcargo

die fristgerechte Auslieferung zu organisieren. „Susanne hat den Laden mit aufgebaut“, erinnert sich Zemelka voller Hochachtung. „Ohne sie wäre TCO so nicht zu dem geworden, was es heute ist.“

Denn während der Firmenchef hauptsächlich auf Akquise war, um neue Kunden zu gewinnen, musste Susanne Stück dafür sorgen, dass der Laden lief. „Der Anfang war schwer“, erinnert sie sich, „aber man war ja auch jünger.“ Noch vor 6 Uhr ging es los bis abends nach 20 Uhr. Da blieb nicht viel Zeit für ein Privatleben. Stück, die sich selbst gerne als „Zahlenmensch“ bezeichnet, führte eine Buchhaltung ein und baute die EDV mit auf, nachdem man zunächst mit Karteikarten losgelegt hatte.

Seitdem wuchs der Betrieb kontinuierlich. Und mit ihm die Aufgaben von Susanne Stück. 1994 erhielt sie Prokura, 1996 wurde sie Geschäftsführerin. Zu der anfänglichen Import-Kartonware gesellten sich alsbald Exportartikel, später Schwergüter sowie die seemäßige Verpackung und das Discounten von Waren. Große Discounter zählen seit langem zu den Kunden von TCO.

Praktisch jedes Jahr entstand eine neue Halle. Zurzeit sind es 26 Hallen mit ca. 60.000 Quadratmetern Lagerfläche auf mittlerweile drei Betriebsstätten verteilt. Die Zahl der umgeschlagenen Container hat sich von anfangs 4.000 auf 40.000 pro Jahr verzehnfacht. 137 Mitarbeiter hat TCO heute, dazu zehn Azubis.

Als 2012 der Hamburger Freihafen vor der Auflösung stand



Firmenchef Ingo Zemelka mit seiner ersten Mitarbeiterin Susanne Stück

und somit u.a. das Thema offenes Zolllager für die im Freihafen ansässigen Umschlag- und Packbetriebe anstand, hatte TCO dies bereits erfolgreich umgesetzt. Die Firma hatte ihre Hausaufgaben dank Susanne Stück schon

längst erledigt. Ganz nebenbei hat sie zahlreiche weitere innovative Ideen für die zukünftige Entwicklung der Firma eingebracht, die auch erfolgreich umgesetzt wurden.

Text: Matthias Soyka

ANCOMODAL

Der neue Service von  **ANCOTRANS:**

- **Intermodale Verkehre**
- **Handling und Abstellmöglichkeiten an diversen Standorten**
- **Eigenes Büro und Trucking in Bayern (Burghausen)**

www.ancotrans.com/services/ancomodal ancomodal@ancotrans.de

Wie sicher sind digitale Verträge?

Eine digitale Unterschrift ist rechtlich nicht das Gleiche wie auf Papier

Die Wirtschaft setzt vermehrt auf rein digitale Verträge. Hierbei handelt es sich um elektronische Dokumente, die z.B. auf einem Tablet digital unterschrieben und anschließend etwa als PDF gespeichert werden. Gerade in Corona-Zeiten mit rein virtuellen Business-Meetings ist das zwar bequem und günstig, aber nicht ohne Risiko. Denn alles hängt von der Frage ab, unter welchen Voraussetzungen Vertragsgestaltungen als PDF, Tablet und Co. rechtlich wirksam sind.

Zuerst ist zu fragen, ob elektronische Dokumente der nach § 126 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) erforderlichen Schriftform genügen. Dies ist zum Beispiel relevant bei Verbraucherdarlehens- oder Grundstückskaufverträgen, die zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform unterliegen. Die Schriftform ist gemäß § 126 Abs. 1 BGB erfüllt, wenn die Urkunde eigenhändig durch Namensunterschrift unterzeichnet wurde. Nun können auch elektronische Dokumente problemlos eigenhändig mit Namensunterschrift erstellt werden, z.B. indem man die Unterschrift einscann. Allerdings ist das elektronische Dokument nach ganz überwiegender Ansicht dennoch keine Urkunde, da es an der Verkörperung der Willenserklärung fehlt. Denn eine Verkörperung setzt ein sogenanntes „dinglich-haptisches Produkt“ voraus, also etwas zum Anfassen. Das ist bei Dateien, PDFs und Co. nicht gegeben. Aus dem glei-

chen Grund können auch keine mündlichen Abreden, SMS und E-Mails Urkunden darstellen. Dass eine digitale Unterschrift unter einem Verbraucherdarlehensvertrag auf einem Tablet nicht der Schriftform genügt, hat z.B. das OLG München bereits im Jahr 2012 festgestellt (Urteil vom 4.6.2012, Az: 19 U 771/12).

Qualifizierte Signatur nötig

Aber unter bestimmten Voraussetzungen können elektronische Dokumente die Schriftform durchaus wirksam ersetzen. Dies ergibt sich ausdrücklich aus den §§ 126 Abs. 3, 126a BGB. Dies setzt zunächst voraus, dass das elektronische Dokument eine Willenserklärung in digitaler Gestalt ist, die Schriftzeichen enthält – und nicht bloß Smileys, Emojis oder Emoticons – und zur dauerhaften Widergabe auf einem Datenträger geeignet ist. Der gegenständliche digitale Vertrag ist ein

elektronisches Dokument in diesem Sinne. Um jedoch die strenge Schriftform zu ersetzen, müssen elektronische Dokumente zusätzlich mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen werden. Vereinfacht ausgedrückt ist eine solche Signatur ein digitaler Stempel, den eine anerkannte Stelle an eine bestimmte Person vergibt. Elektronische Dokumente sind aber nicht automatisch mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen, weshalb sie auch nicht ohne weiteres die Anforderungen der §§ 126 Abs. 3, 126a BGB erfüllen. Zudem ist diese Art der „elektronischen Unterschrift“ nur von geringer praktischer Bedeutung, da sie mit verhältnismäßig hohen Kosten und technischem Aufwand verbunden ist.

Ein digitaler Vertrag erfüllt daher weder die Schriftform des § 126 BGB noch wird diese ersetzt. Dass elektronische Verträge in der Rechtspraxis dennoch eine Rolle spielen, ist in § 371

Abs. 1 S. 2 der Zivilprozessordnung (ZPO) gesetzlich verankert. Zudem hat der Bundesgerichtshof (BGH) im Jahr 2001 mit Blick auf die Abgabe von Geboten auf der Plattform Ebay postuliert, dass Willenserklärungen auch durch elektronische Übermittlung einer Datei wirksam abgegeben werden können (Urteil vom 7.11.2001, Az: VIII ZR 13/01). Die Frage ist also lediglich, welche prozessrechtliche Beweiskraft einem digitalen Vertrag zukommt. Diesbezüglich ist zunächst Folgendes festzuhalten: Elektronischen Dokumenten kommt mangels Urkundeneigenschaft nicht die Beweiskraft von (Privat-)Urkunden zu. Ist das elektronische Dokument hingegen mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehen, wird ihm mehr Glauben geschenkt. Dann finden nämlich gemäß § 371a Abs. 1 S. 1 ZPO die Vorschriften über die Beweiskraft von Privaturkunden Anwendung (§ 416 ZPO).

Gemäß § 371a Abs. 1 S. 2 ZPO kommt ihnen ein Anscheinsbeweis hinsichtlich der Echtheit des Dokuments zu, also dass die Willenserklärung auch wirklich vom Signaturinhaber stammt. Prozessrechtlich bewirkt der Anscheinsbeweis, dass von einer gegebenen Tatsache aufgrund eines nach der Lebenserfahrung typischen Geschehensverlaufs auf das Vorliegen einer anderen Tatsache oder einen Umstand geschlossen werden kann (BGH, Urteil vom 19.3.1996, Az: VI ZR 380/94).

Einstufung als Indizien

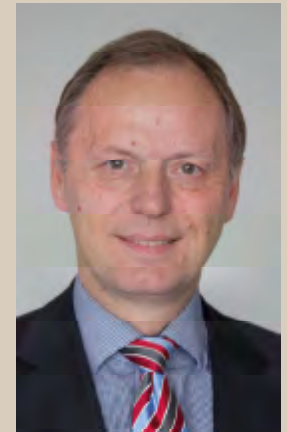
Die Vorschrift § 371a Abs. 1 S. 2 ZPO zur Anwendung des Anscheinsbeweises greift allerdings nicht bei elektronischen Dokumenten ohne qualifizierte elektronische Signatur. Elektronische Dokumente ohne eine solche Signatur, aber mit digitaler Unterschrift, können jedoch aus einem anderen Grund vom Anscheinsbeweis profitieren, und zwar im Rahmen der freien gerichtlichen Beweiswürdigung (§ 286 Abs. 1 S. 1 ZPO). Aufgrund der Manipulationsanfälligkeit von elektronischen Dokumenten bietet eine digitale Unterschrift allerdings keine hinreichende Le-

benserfahrung, wonach hiervon auf der Grundlage des Anscheinsbeweises auf die Echtheit des Dokuments geschlossen werden könnte. Diese Einschätzung ändert sich auch dann nicht, wenn der digitale Vertrag zum Beispiel vom E-Mail-Account des Unterzeichners verschickt wurde. Rein digitalen Verträgen kann aber immerhin eine Indizienwirkung im Sinne von § 286 Abs. 1 S. 1 ZPO zukommen. Die digitale Unterschrift könnte also ein Indiz dafür sein, dass der in der Unterschrift namentlich Genannte auch den Vertrag geschlossen hat. Indizien haben den Vorteil, dass das Gericht grundsätzlich freier in der Bewertung ist als bei anderen Beweisanträgen. Andererseits können Indizien durch Gegenindizien auch leichter entkräftet werden.

Am besten immer ein Zeuge dabei

Elektronischen Dokumenten ohne qualifizierte elektronische Signatur wird weder die Beweiskraft von Privaturkunden noch der Anscheinsbeweis zuerkannt. Für die Wirtschaft hat das folgende Auswirkungen: Eine digitale Unterschrift auf einem elektronischen Dokument ist rechtlich nicht das Gleich-

che wie eine Unterschrift auf Papier. Der Grund liegt darin, dass die Manipulationsmöglichkeiten bei elektronischen Dokumenten höher eingeschätzt werden als bei Dokumenten in Papierform. Dennoch sind digitale Unterschriften im Wirtschaftsverkehr weit verbreitet und werden immer mehr Raum einnehmen. Das hat zur Folge, dass der Gesetzgeber sich dieser Entwicklung früher oder später annehmen muss. Bis dahin ist ein rein digital geschlossener Vertrag jedoch keine Makulatur. Diesen Dokumenten wird durchaus eine Indizienwirkung zuerkannt. Um



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

jedoch die volle Wirksamkeit auszuschöpfen, sollte stets ein Zeuge bei der digitalen Vertragsunterzeichnung anwesend sein.

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

100 Minuten Langeweile

Das Biopic „Capone“ ist ein durch und durch misslungener Film



Immer eine Zigarre



Treuer Gefolgsmann



Phonse (Tom Hardy) und Ehefrau (Linda Cardellini)



Das FBI hört mit



Besuch aus dem Jenseits

In diesen Tagen wurden Filmstarts schon mehrfach verschoben. Der neue James Bond zum Beispiel hätte schon vor über einem Jahr in die Kinos kommen sollen. Ähnlich ergeht es den DVD-Veröffentlichungen, so auch dem Biopic „Capone“. Dreimal wurde die Veröffentlichung hinaus gezögert. Es hätte ruhig noch ein paar Mal mehr sein können.

Wir sind in Florida im Jahr 1947. Dort residiert auf einem palastähnlichen Anwesen Alphonse Capone (Tom Hardy, „The Revenend“, „Mad Max – Fury Road“) nachdem er in den 30er Jahren rund acht Jahre im Gefängnis wegen Steuerhinterziehung gesessen hatte. Doch der Mittvierziger ist ein Schatten seiner selbst. Seit langem leidet er an Syphilis, die seinen Geist zunehmend benebelt. Ein Schlaganfall hat ihn motorisch eingeschränkt. Und so hockt er auf seinem Anwesen und kaut auf seiner ewig glimmenden Zigarre rum. Umgeben wird er von seiner liebevollen Frau, seinem Sohn und ehemaligen Gefolgsleuten, die

dem zunehmenden Verfall hilflos zusehen.

Gleichzeitig wird Phonse, wie er nur noch genannt werden darf, von allen Seiten belauert. Das FBI hört ihn ab, weil es hofft, das Versteck von angeblich verschwundenen Millionen zu finden. Auch sein behandelnder Arzt wurde von den Ermittlern gedungen, seinen Patienten, der zunehmend in Wahnvorstellungen verfällt, auszuhorchen. Und schließlich auch sein unehelicher zweiter Sohn, den er vor der Familie geheim gehalten hat und der immer wieder versucht, mit dem Dahinsiehenden telefonisch in Kontakt zu treten...

Eigentlich hätte dar-

aus ein ganz guter Film werden können. Doch er funktioniert nicht so recht. Zwar spielt Hardy den einst charismatischen Gangsterboss nicht schlecht, doch ist er alles andere als sympathisch. Und es ist wenig erbaulich zuzusehen, wie ein Mann wiederholt die Kontrolle über seine sämtlichen Körperöffnungen verliert. Niemand in dem Film ist wirklich ein Sympathieträger, einzig vielleicht die hilflose Ehefrau. Noch viel entscheidender: Der Film hat keinen Höhepunkt. Capone sagt zwar, er habe irgendwo 10 Millionen Dollar versteckt, doch er wisse nicht mehr, wo. Weder dieser Handlungsstrang wird gelöst,

noch das erbärmliche Ende wenige Monate später. Capone hätte sich an die Bandenkriege früherer Jahre erinnern können oder wie er mit der Presse gespielt hat. Stattdessen vermengen sich Realität und Wahn zu einem Brei aus Blut und Exkrementen.

Text: Nils Knüppel



Ab sofort zu haben

LHG baut zwei Landstromanschlüsse

Lübeck – Am Skandinavienkai baut die Lübecker Hafengesellschaft (LHG) in Kooperation mit dem Port of Helsinki zwei Landstromanschlüsse. Diese sollen von der Reederei Finnlines mit ihren Fähren genutzt werden, die zwischen Lübeck und dem Hafen Helsinki-Vuosaari pendeln. Auch dort werden zwei vergleichbare Anlagen entstehen. Der Bau wird aus dem EU-Programm „Connecting Europe Fazilität für Verkehr (CEF), Schwerpunkt Motorways of the Sea, mit insgesamt bis zu 3,4 Millionen Euro bezuschusst. Drei Viertel davon gehen an die Lübeck Port Authority und die LHG.

Gebrüder Weiss mit neuer Umschlaganlage



Graz – Das internationale Transport- und Logistikunternehmen Gebrüder Weiss hat in Karlsdorf bei Graz einen neuen Standort eröffnet. Das Terminal verfügt über eine Gesamtfläche von 70.000 Quadratmetern (darunter eine 16.500 Quadratmeter große Halle mit 92 Laderampen) und ersetzt die bisherige Logistikanlage, die an ihre Kapazitätsgrenze gelangt war. Hierfür hat

das Unternehmen 28 Millionen Euro investiert. Im Laufe des Jahres soll der Bau noch eine Photovoltaikanlage erhalten.

TradeLink gewinnt Reederei als Kunden

Bremen – Die französische Reederei Compagnie Maritime Nantaise - MN mit dem Hauptsitz in Nantes hat das junge Bremer Unternehmen TradeLink & Associates GmbH zu ihrem Hafen- und Buchungsagenten ernannt. Die Reederei bedient mit ihren Schiffen neben anderen europäischen Häfen auch regelmäßig Bremen. Hier übernimmt sie im Neustädter Hafen Spezialladung für das Arianespace Raumfahrtprojekt. Die Projektcomponenten haben Kourou in Französisch-Guayana als Ziel.

JETZT IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:

OSTSEEFALLE

DER NEUE KRIMI VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT



In einem alten Bauernhaus findet ein Ehepaar den Schädel einer seit langem vermissten jungen Frau. Kommissarin Pia Korittki nimmt die Ermittlungen auf und ahnt nicht, dass diese sie in noch nie dagewesene Gefahr bringt. Ein Wettlauf mit der Zeit beginnt.

Auch als E-Book oder Hörbuch zu haben

www.luebbe.de

Hamburger Hafen und Logistik AG:



Antonio Barbara hat die Geschäftsführung am neuen HHLA PLT Italy-Terminal in Triest übernommen.

Der 46-Jährige arbeitete zuvor als Geschäftsführer und in Leitungsfunktionen für Terminalunternehmen in Genua und Salerno (Italien) sowie Gemlik (Türkei).

Fairplay Towage Group:



Philip-Alexander Harmstorf ist neuer zweiter Geschäftsführer der Schleppreederei.

Der 39-Jährige hatte zuletzt die Offshore-Tätigkeiten der Gruppe geleitet. Er löst Wal-

ter Collet ab und bildet nun mit Holger Schwesig die Geschäftsführung.

Liebherr-MCCtec Rostock GmbH:



Steffen Bartke (Foto oben) ist neuer Geschäftsführer für den Bereich Technik.



Er folgt auf Reinhard Krappinger, der sich auf seine Funktion als technischer Geschäftsführer der Spartenobergesellschaft mit Sitz im österreichischen Nenzing.

Krappinger (44, Foto unten) leitete neun Jahre den Bereich und war maßgeblich an der Neuausrichtung des Rostocker Werks beteiligt. Bartke war seit

2013 am Standort Rostock als Entwicklungsingenieur für maritime Krane tätig.

Lübecker Hafengesellschaft:



Ortwin Harms (Foto) ist neuer zweiter Geschäftsführer der LHG. Der 62-jährige Harms wird sich neben seiner

bisherigen Verantwortung als Mitglied der Geschäftsleitung für Marketing und Vertrieb schwerpunktmäßig mit Personalstrategie und Tarifpolitik befassen. Der bislang alleinige Geschäftsführer Sebastian Jürgens wird die Bereiche Betrieb, Technik, Finanzen und Digitalisierung sowie die strategische Umstrukturierung der LHG leiten. Zudem ist der Sprecher der Geschäftsführung.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

Medienberatung:

Telefon +49.40.26 09 84 79
E-Mail info@norddeutsches-medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Flyeralarm

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

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

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2020

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

11. Mai 2021





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

Täglich Paletten
 europaweit via

 We Deliver