

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Von der Nordsee aus ins All

Eine Bremer Allianz will einen Weltraumbahnhof im Meer etablieren



Grafik: Wolf Soujun

So stellt sich die Spaceport Allianz die nahe Zukunft vor: Ab 2023 könnten Raketen von einem Schiff aus starten. Bremen war schon immer neben dem Großraum München eines der deutschen Zentren für Raumfahrt. Doch jetzt haben die Bemühungen um die wirtschaftliche Nutzung des Weltalls eine neue Dimension erreicht. Zum Jahresende 2020 haben sich vier Unternehmen (Reedereigruppe Harren & Partner, OHB Gruppe, MediaMobil GmbH und der Tractebel DOC Offshore GmbH) zur German Offshore Spaceport Alliance GmbH (GOSA) zusammengeschlossen. Strategische Partner sind der Versicherungsspezialist Lampe & Schwartz und die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG). Ziel sei es, einen Weltraumbahnhof in der Nordsee zu etablieren.

Bislang gibt es nur drei anerkannte Weltraumbahnhöfe: Florida, Französisch-Guayana und Kasachstan. In Europa gibt es keinen, nicht einmal für kleine Raketen. Solche „Micro-launcher“ mit einem Zuladegewicht

von unter einer Tonne seien aber gerade groß im Kommen, heißt es von der GOSA, da es eine ganze Reihe von Interessenten gebe, die Dutzende von kleinen Satelliten im All platzieren wollen, etwa für die für die

weltweite Versorgung mit Hochgeschwindigkeits-Internet oder für die Erdbeobachtung. All diese Transporte könnten auch von einem Schiff aus ins All starten, vornehmlich von der Nordsee aus. **Seite 6**

Verluste

BLG Logistics hat ein Minus von 116,1 Millionen Euro hinnehmen müssen. **S.4**

Insolvenz

Zum zweiten Mal in ihrer Geschichte ist die Nobiskrug Werft zahlungsunfähig. **S.8**

Eigenbau

Die Hamburg Linesmen bauen nun ihre Mooringcars selbst um. **S.14**



Liebe Leserinnen und Leser,

die Nordsee als Weltraumbahnhof klingt schon etwas futuristisch. Doch so weit weg ist das gar nicht. Was da einige innovative Bremer Unternehmen planen, könnte bald Realität sein, sollten sie nicht, wie so oft auch anderswo, von einigen Gutmenschen aufgehalten werden, die um die Seelenruhe der Schweinswale o.ä. fürchten.

Dabei ist ein europäischer Zugang ins Weltall sehr wohl sinnvoll. Spätestens seit den vier Schreckensjahren unter Donald Trump wissen wir, dass eine allzu große Abhängigkeit Europas von der USA fatal sein könnte. Und die andere große Raumfahrtnation Russland von von einer kriminellen Bande regiert.

Also: Selbst ist der Mann. Die Nordsee ist groß genug, um ein geeignetes Startplätzchen zu finden. Und Bremerhaven würde dann zu einem Weltraumhafen. Das ist doch endlich mal eine Perspektive!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10

BLG tief in den roten Zahlen 4
 Weltraumbahnhof Nordsee 6
 Nobiskrug Werft erneut insolvent 8
 Bahnausbau lässt auf sich warten 10

Wirtschaft



12



14



16

SCHRAMMschlepptruninKiel12
 Festmacher bauen Autos um 14
 BMS wird japanisch 16

Recht & Geld

Halbe Miete wegen Corona? 18

DVD



20

TheUnitedStatesvs.BillieHoliday20

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

BLG Logistics tief in den roten Zahlen

2020 mussten die Bremer einen Verlust von 116 Millionen Euro hinnehmen



Fotos: BLG Logistics

Im Bereich AUTOMOBILE konnte die BLG nur rund ein Viertel weniger Fahrzeuge umschlagen

Die Corona-Pandemie hat die BLG kalt erwischt. Der Bremer Logistikdienstleister musste 2020 ein Ergebnis vor Steuern (EBT) von -116,1 Millionen Euro hinnehmen nach +37,5 Millionen Euro in 2019. Der Umsatz sank um 8,1 Prozent auf knapp 1,1 Milliarden Euro. Dennoch sieht der Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke sein Unternehmen als „besser durch die Krise gekommen, als vor einem Jahr erwartet“.

Am stärksten hat es ausgerechnet den größten Teil des Unternehmens (AUTOMOBILE) getroffen. Der Absatz in der Automobilindustrie lag im Jahr 2020 pandemiebedingt um rund ein Viertel niedriger als geplant. Das habe sich unmittelbar auf die Volumen der BLG ausgewirkt. Am größten Umschlagstandort, dem BLG Auto Terminal Bremerhaven, wurden mit 1,7 Millionen Fahrzeugen rund 20 Prozent weniger Autos als im Vorjahr umgeschlagen, transportiert oder technisch bearbeitet. Im gesamten AUTOMOBILE-Netzwerk bewegte die BLG 4,8 Millionen Fahrzeuge (2019: 6,3 Millionen

Fahrzeuge). Die Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs AUTOMOBILE sanken folgerichtig um 13,6 Prozent auf 521,3 Millionen Euro (2019: 603,7 Millionen Euro).

E-Commerce entwickelte sich deutlich positiv

Deutlich glimpflicher kam der Geschäftsbereich CONTRACT weg, obwohl auch dieser in Teilen (Industrielogistik) für die Automobilindustrie tätig ist. Hier gingen die Umsätze nur um zwei Prozent auf 552,6 Millionen Euro zurück. Grund hierfür ist vor allem die Handelslogis-

tik, die in vielen Bereichen besser gelaufen sei. Während die Schließung des stationären Handels zu Rückgängen in den Bereichen Textil und Möbel führte, entwickelten sich Standorte mit E-Commerce-Dienstleistungen und auch die Retourenlogistik sehr gut. Das Geschäftsfeld Handelslogistik schloss insgesamt positiv und über Plan ab. Zudem startete die BLG mit neuen Geschäften an weiteren Standorten wie in Schlüchtern (CI-Factory von Engelbert Strauss), Ludwigsfelde (Gasturbinenlogistik für Siemens Energy) und Meerane (Kabelbaumlogistik für Elektrofahrzeuge).

Im Geschäftsbereich CONTAINER, bei dem die Hälfte der Gesellschaftsanteile EUROGATE gehören, reduzierten sich die Umsatzerlöse um 6,7 Prozent auf 263,5 Millionen Euro. Neben den pandemiebedingten Einflüssen habe vor allem der unverändert starke Wettbewerb auf die Umschlagentwicklung negativ eingewirkt. Das EBT war auch hier deshalb deutlich negativ: -67,2 Millionen Euro (2019: +23,7 Millionen Euro). Belastet wurde das Ergebnis durch erhebliche Einmalaufwendungen aufgrund von Abschreibungen auf Finanzanlagen sowie außerordentliche Rückstellungen für die Restrukturierungsaufwendungen. Allein dies machte 60,2 Millionen Euro aus. Zielsetzung des Transformationsprozesses bei EUROGATE ist es, die jährlichen Gesamtkosten der Unternehmensgruppe in Deutschland schnellstmöglich



Frank Dreeke,
CEO BLG Logistics

und bis spätestens 2024 um insgesamt 84 Millionen Euro im Jahr zu senken.

Nicht zuletzt aufgrund dieser negativen Entwicklungen hatte sich der Konzern Anfang dieses Jahres entschlossen, die Spedi-

tionsgeschäfte der BLG International Forwarding GmbH an die Rhenus-Tochter Rhenus Air & Ocean zu veräußern und sich stärker auf seine Kernkompetenzen zu konzentrieren. So wird derzeit gerade in Kelheim südlich von Regensburg das dortige BLG AutoTerminal um ein drittes Hochregal für Fahrzeuge von Kia Motors erweitert. Knapp 5.400 weitere Neuwagen werden hier künftig aufbereitet und ausgeliefert. Insgesamt werden dann dort rund 32.000 Autos Platz finden. Die BLG investiert rund 24 Millionen Euro. An dem 1995 gegründeten Standort wurden 2019 von rund 200 Mitarbeitern 220.000 Wagen abgewickelt.

Diesem Jahr sieht Dreeke bei aller derzeitigen Unsicherheit verhalten optimistisch entgegen. Das erste Quartal konnte die BLG LOGISTICS positiv abschließen.

Text: Matthias Soyka



Das BLG AutoTerminal Kelheim hat auf knapp 550.000 Quadratmetern Platz für bald 32.000 Fahrzeuge

Weltraumbahnhof Nordsee

Bereits ab dem Jahr 2023 könnten erste Raketen starten



Fotos (2): Reederei Harren

So könnte die Verladung der Raketen von Bremerhaven aus einmal aussehen

Der Bundesverband der deutschen Industrie (BDI) hat ihn schon lange gefordert. Doch nun könnte ein europäischer Weltraumbahnhof tatsächlich Realität werden – am Rande der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee. Derzeit werden in den jeweiligen Bundesministerien die Kriterien geprüft, die für derartige Starts erfüllt sein müssen. Kunden könnten vor allem die drei deutschen Hersteller von Kleinstraketen.

Diese sind HyImpulse, eine Ausgründung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt, das Unternehmen Isar Aerospace, an dem unter anderem Airbus Ventures beteiligt ist, und die Rocket Factory Augsburg, eine Tochter der Bremer OHB-Gruppe, die Mitinitiator der German Offshore Spaceport Alliance GmbH (GOSA) ist. Die Microlauncher sind meist kürzer als 20 Meter bis maximal 30 Meter lang und können zwischen 300 und 1.000 Kilo Fracht in den Orbit bringen, was aber für kleinere Satelliten völlig ausreicht. Die günstigsten Trägerraketen kosten um die 5 bis 7 Millionen Euro. Da ist eine Reise um die halbe Welt zu einem Abschusspunkt schon ein echter Kostenfaktor. Abgesehen vom Zeitverlust. Und auch der ist nicht ganz unkritisch,

da die Frequenzen der Satelliten im Weltall von der International Telecommunication Union (ITU) in Genf vergeben werden. Wer diese nicht tatsächlich nutzt, verliert die Berechtigung nach einer gewissen Zeit. Frequenzen auf Vorrat zu bunkern, geht nicht. Sieben Jahre hat ein Betreiber,

um wenigstens zehn Prozent des geplanten Satellitennetzes zu installieren, sonst verfällt die Genehmigung.

Zeit und Geld sind also wirkliche Faktoren, wenn man nach dem Vorbild des Starlink-Verbunds des Raumfahrtunternehmens SpaceX bis zu 900 Satel-



Grafiken (3): Wolf Soujün

Am Rande der deutschen AWZ könnte der Startpunkt liegen

liten zu einem globalen Netz zusammenschalten will. Und Bremerhaven wäre für die Verladung ein idealer Standort. Mit dem Umschlag von Großkomponenten aller Art hat man hier reichlich Erfahrung, vor allem durch die Offshore-Windkraft.

SAL-Schiffe als Startrampe im Meer

Als Schiffe sollen Heavy Lift Carrier der Harren-Tochter SAL dienen. Die Schiffskontor Altes Land GmbH war 2011 von der japanischen K-Line Reederei übernommen und ein Jahr später in SAL Heavy Lift umbenannt worden. 2017 hat die Harren Reederei SAL aufgekauft. „Wir transportieren bereits seit Jahrzehnten Trägerraketen und das dazugehörige Zubehör mit unse-

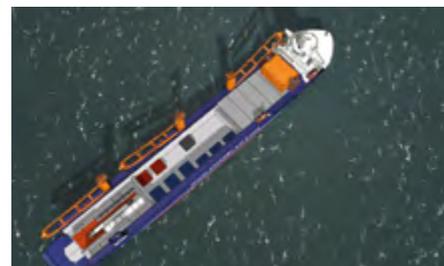
ren Schwergutschiffen – unter anderem im Auftrag von EADS bzw. Airbus oder Sea Launch“, sagt SAL-Geschäftsführer Heiko Felderhoff. „Wir nutzen dabei das Roll on/Roll off-Verfahren.“

Schnell und günstig lautet dabei die Devise. Das Bundeswirtschaftsministerium steht der Sache aufgeschlossen gegenüber. Probleme sieht man dagegen eher noch im Bundesumweltministerium. Welche Auflagen die Spaceport Alliance zu erfüllen haben wird, steht noch nicht fest, soll aber zeitnah geklärt werden. Die Tests für die Raketen made in Germany laufen bereits, vornehmlich in Nordschweden. Sollte der deutsche Weltraumbahnhof funktionieren, soll er auch für Kunden aus anderen Ländern offenstehen.

Text: Matthias Soyka



Beladung auf ein Schwergutschiff



Im Schiffsrumpf zum Start



Ready to take off



Mehr LEISTUNG:
Neuer KRAN im
Elbehafen Brunsbüttel!




BRUNSBÜTTEL PORTS
more than moving


RENSBURG PORT
more than moving


GLÜCKSTADT PORT
more than moving


LUBMIN PORT
more than moving


SCHRAMM
Ports & Logistics SWEDEN

Ein starker Verbund von 17 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland & Skandinavien




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



Brunsbüttel Ports GmbH


www.schrammgroup.de

Nobiskrug zum zweiten Mal insolvent

Die Rendsburger Traditionswerft hat mit einem massiven Liquiditätsengpass zu kämpfen



Fotos: Nobiskrug Werft

Das Gelände der Nobiskrug Werft liegt am Nord-Ostseekanal und verfügt über zwei Trockendocks

Durch die Corona-Pandemie ist nicht nur der Kreuzschiffmarkt zusammengebrochen, sondern auch der noch engere Markt für Luxusyachten. So musste die Rendsburger Werft Nobiskrug mit rund 330 Beschäftigten beim Amtsgericht Neumünster die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens beantragen. Als Grund nannte das Unternehmen „kritische Entwicklungen“ im Yachtbau sowie damit verbundene negative Auswirkungen auf das Investitionspotenzial und die Rentabilität.

„Die anhaltende Pandemie hat die Situation weiter verschärft, da Nobiskrug Aufträge verliert und bereits seit längerem mit den Konsequenzen früherer Managemententscheidungen leben muss“, hieß es in einer Mitteilung der Werft. Jüngste Auftragsstornierungen und eine ungewisse Zukunft hätten nun die Notwendigkeit eines Insolvenzantrags unvermeidlich gemacht.

Nobiskrug gehört zur internationalen Schiffbaugruppe Prinvest. Deren Vorstandsvorsitzender ist Iskandar Safa, ein französischer Geschäftsmann libanesischer Herkunft. Zu der Gruppe gehören auch die Werften German Naval Yards Kiel und die Lindenau-Werft in Kiel. Diese Schiffbaubetriebe sind von der Nobiskrug-Insolvenz jedoch nicht betroffen und seien, so heißt es, eher im Fokus des Eigentümers als die Rendsburger.

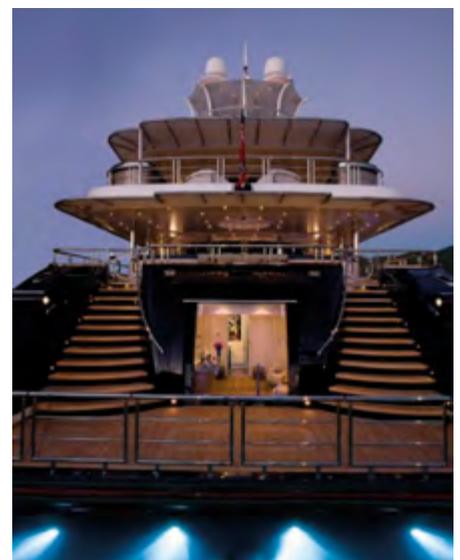
Das Unternehmen verwies darauf,

die Muttergesellschaft habe in den vergangenen Jahren rund 178 Millionen Euro in Nobiskrug investiert, um das laufende Geschäft zu sichern, ohne dafür eine Rendite zu erhalten. Prinvest werde seine anderen Schiffbaueinheiten in Deutschland unterstützen und verfolge das Ziel, durch einen konstruktiven Dialog mit allen Beteiligten möglichst viele Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern.

Ziel des Hamburger Insolvenzverwalters sei es nun, Sanierungsoptionen für die Werft zu erarbeiten. Der Betrieb werde uneingeschränkt weitergeführt. Dazu gehören alle aktuellen Yacht-Neubauten und die Abarbeitung von Reparaturaufträgen. Nach 35 Jahren ist es die zweite Pleite der Werft, die sich bereits abgezeichnet hatte. Im vergangenen Jahr hatte das Unternehmen 120 Mitarbeitern betriebsbedingt gekündigt. Die Gewerkschaft IG Metall sprach



Luxus pur auf den Yachten



Durchdacht bis ins kleinste Detail

von einem Liquiditätsproblem. Aufträge in dem extrem engen Markt (für Großyachten schätzt man die Zahl der weltweiten Auftraggeber auf maximal 200) seien vorhanden, drei Yachten im Bau. Hinzu kämen die Sanierung von Schleusentoren des Nord-Ostseekanals und die Wartung der Mega-Yacht „Artefact“.

Die Werft am Nord-Ostsee-Kanal wurde 1905 gegründet und hat seitdem über 750 Schiffe gebaut, im Wesentlichen Luxusjachten ab 60 Metern Länge. Zu den bekanntesten Neubauten vergangener Jahre gehörte die knapp 143 Meter lange Mega-Segeljacht „A“. Sie wurde am Standort Kiel-Gaarden gebaut. Mit einem Großauftrag hatte die Werft im letzten Herbst Pech. Die 124 Meter lange „Katara“ war im Oktober bei einem Werftmanöver in Schräglage geraten.

Text: Matthias Soyka



Die Werft in Kiel-Gaarden hat sogar ein 426 Meter langes Dock



Eine der neusten Bauten: Die „Sycara V“ ist 68 Meter lang

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

Bahnausbau lässt auf sich warten

Der Ostkorridor dürfte frühestens in zehn Jahren fertig sein

Der Bedarf ist riesig, doch die Verbesserungen dauern. Das ist die Quintessenz einer Gesprächsrunde des Hafen Hamburg Marketings (HHM) zum Thema Ausbau des Schienengüterverkehrs. Jens Bergmann, Vorstand Infrastrukturplanung der DB Netz AG, betonte, dass der Regionalbereich Nord (Hamburg, Bremen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern) absoluter Investitionsschwerpunkt bei der Bahn sei. Es gehe nicht nur darum, neue Kapazitäten zu schaffen, sondern auch Verkehre zu entflechten und in den Bestand zu investieren. Allerdings werde vieles auf sich warten lassen.



Jens Bergmann,
Vorstand Infrastrukturplanung DB



Renate Glisic,
Terminal Service Austria



Sebastian Doderer,
Projektentwicklung HHM

Dazu zählt vor allem der Ausbau des Ostkorridors, der die Hauptlinie Hamburg-Hannover-Würzburg über Hamburg-Uelzen-Stendal-Halle-Leipzig-Regensburg entlasten soll, dürfte erst Anfang des kommenden Jahrzehnts fertig sein. In Teilbereichen werde schon gebaut. An anderen Stellen sei man noch im Planfeststellungsverfahren. Der Ausbau des Streckennetzes werde dadurch erschwert, so Bergmann, dass das Bahnsystem sehr alt, fast schon „anachronistisch“ sei. Es werde nun mit hoch modernen Komponenten vermischt. Dies sei nicht so einfach.

Dabei waren sich alle Diskussionssteilnehmer einig, dass die Bahn eines der Verkehrsmittel der Zu-

kunft sei, vor allem, wenn es um die Gütertransporte über große Strecken gehe. Der Chef der Hamburg Port Authority (HPA), Jens Meier, sagte, dass Hamburg, wenn man andernorts Hinterlandhubs herausrechne, der größte Eisenbahngüterbahnhof der Welt sei. Nirgendwo anders würden mehr Container auf die Schiene gestellt. Im ersten Quartal dieses Jahres habe sich die Zahl der von der Hafenbahn transportierten TEU noch einmal um 5,1 Prozent erhöht, die Auslastung pro Zug sogar um zehn Prozent auf 78,2 Prozent. Damit haben 38 Prozent aller in Deutschland auf der Bahn befindlichen Container ihren Anfangs- oder Zielort in Hamburg. Die HPA habe in den vergangenen

zehn Jahren rund 700 Millionen Euro in den Ausbau des Hafenbahnnetzes gesteckt, zuletzt durch den Neubau der Retheklappbrücke und der Kattwykbrücke. Auch hier seien Verkehre entzerrt worden, Bahn und Lkw behinderten sich nicht mehr gegenseitig. So seien tausende Stunden Sperrzeiten pro Jahr eingespart worden. Zudem habe sich die Kapazität der Bahnverkehre zwischen Hausbruch und der Hohen Schaar um 50 Prozent erhöht.

Sebastian Doderer, Leiter der Projektentwicklung beim HHM und Mitglied im Arbeitskreis Schiene, würdigte die Arbeit der Hafenbahn. „Die infrastrukturellen Bedingungen sind für die 150 Eisenbahnverkehrsunternehmen in

Hamburg sehr attraktiv.“ Mit Blick auf das Hinterland sagte er, dass die Bahnverkehre nicht mehr nur entlang der sechs großen Haupttrassen stattfinden sondern mehr in die Breite gehen werden. Zusätzliche kleinere Terminals würden ins Spiel kommen. Jedoch werde dies nur gelingen, wenn die Bahn mit ihren Preisen konkurrenzfähig zum Lkw bliebe.

Einer der wichtigsten Kunden im Hinterlandverkehr Hamburgs ist Österreich. Für die dortigen Bahnen erklärte Renate Glisic, Leiterin der ÖBB-Tochter Terminals Service Austria, dass an den fünf großen Bahnterminals ihres Landes (Wien, Wels, Villach, St. Michael, Wolfurt bei Bregenz) in den nächsten zehn Jahren eine Kapazitätserhöhung von zumindest 30 Prozent geplant, aber auch eine Verdoppelung theoretisch möglich sei. Vor allem von Wolfurt

aus gebe es in Richtung Norden Probleme, da die Strecke nach Ulm noch nicht elektrifiziert sei.

Hier hatte Bergmann indes frohe Kunde für die Kollegin: Im Dezember soll der Ausbau der Elektrifizierung auf der Strecke Ulm-Lindau fertig gestellt sein. Ein weiteres Projekt, das relativ schnell umsetzbar sei, ist die Schaffung eines bundesweiten 740-Meter-Zugnetzes. Hier müssten Signale versetzt und Ausweichgleise verlängert werden. Danach wäre es möglich, täglich 360 Ganzzüge durch Deutschland zu schicken. Ein großes Thema sei auch die Digitalisierung der Signalanlagen zumindest auf den transeuropäischen Netzen (TEN-T) und eine Harmonisierung der Technik in anderen europäischen Ländern. Hier seien im vergangenen Jahrhundert bewusst andere Systeme, sei es in

der Spurbreite, der Signalanlagen oder der Stromtechnik installiert worden, um feindlichen Nachbarn nicht den ungehinderten Zugang per Bahn ins Land zu ermöglichen. Das habe an den Grenzen immer noch sowohl Lok- als auch Lokführerwechsel zur Folge. Ziel sei es nun, mit einem Zug ungehindert die großen europäischen Metropolen anzufahren. Dabei werde das europäische Zugsicherungssystem ETCS installiert, das den Einsatz von Signalen überflüssig macht. Ähnlich wie bei Flugzeugen wird der Zug ständig digital erfasst und die Geschwindigkeit sowie der Abstand zum nächsten Zug automatisch angepasst. Auf der Strecke Hamburg-Salzburg-Innsbruck werde dies bereits 2025 Realität sein, europaweit frühestens zehn Jahre später.

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

SCHRAMM schleppt nun in Kiel

Die „Parat“ macht der städtischen SFK GmbH Konkurrenz



Fotos: SCHRAMM group

Die „Parat“ ist 28 Meter lang und hat Platz für bis zu sechs Mann an Bord

Die SCHRAMM group ist entlang des Nord-Ostseekanals (NOK) bereits mit diversen Häfen der Brunsbüttel Ports GmbH vertreten. Nun streckt sie auch ihre Fühler in Richtung Kiel aus. Zusammen mit dem Holzdorfer KSK Küstendienst hat sie die Kiel Canal Towage GmbH gegründet. Sie soll der städtischen Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel Konkurrenz machen, die bislang mit ihren fünf Schleppern alleiniger Platzhirsch war.

Die Idee war den Brunsbüttelern im März gekommen, als eine der beiden großen Schleusen in Kiel- Holtenau wieder mal von einem Schiff gerammt und das Schleusentor beschädigt worden war. Zum Schutz der einzig noch funktionierenden zweiten großen Schleuse hatte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) vorübergehend eine Schlepperpflicht für alle Seeschiffe angeordnet. Im Zuge dessen war es zu Verzögerungen am NOK gekommen. „Das hat uns gezeigt, dass es in Kiel durchaus Bedarf nach mehr Schleppern gibt“, sagt Nico Andritter-Witt, der Geschäftsführer der neuen SCHRAMM-Tochter ist.

Mit der „Parat“ liegt nun einer von neun Schleppern der SCHRAMM

group am Voith-Pier in Kiel-Wik, in unmittelbarer Nähe der Schleu-



Die beiden Motoren verleihen dem Schlepper 32 Tonnen Pfahlzugkraft

se. „Wir sind damit der einzige Schlepper, der im Kanal parat steht“, so Andritter-Witt weiter. Die SFK-Flotte ist zur Gänze in der Förde stationiert. „Damit sind wir natürlich für alle Schiffe attraktiv, die von Rendsburg aus die Schleuse anfahren.“

Drei Mann sind rund um die Uhr an Bord

Derzeit sind drei Mann rund um die Uhr an Bord der „Parat“. Das 28 Meter lange Schiff mit zwei 885-kW-VOITH-Schneider-Motoren ist zwar 38 Jahre alt, erhielt aber erst vor vier Jahren einen komplett neuen Antrieb und gilt als extrem wendig. Neben kurzen Verholungen im NOK, für den normalerweise keine Schlepperpflicht besteht (außer bei Starkwinden ab bestimmten Schiffsgrößen), will das neue



Dank des VOITH-Schneider-Antriebs gilt die „Parat“ als extrem wendig oder Barges von Norwegen nach Ghana begleitet. Zuletzt war sie an der Fahrrinnenanpassung der Elbe beim Abtransport von Baggertgut beteiligt. Derzeit liegt zudem ein Auftrag für Arbeiten am Fehmarnbelttunnel vor.

Text: Matthias Soyka

ELBFERRY

Abfahrtszeiten, Preise und Ticketbuchungen unter
elbferry.com oder telefonisch +49 (0)4852 8360150
 Preisanfragen unter sales@elbferry.com

bitte ins Navigationsgerät eingeben:
Brunsbüttel Zum Elbeich, 25541 Brunsbüttel
Cuxhaven Lübbertkai 1, 27472 Cuxhaven

Flüssiggas statt Abgas

Die neue GREENFERRY I wird mit LNG betrieben. Liquefied Natural Gas ist als Kraftstoff in der Schifffahrt auf dem Vormarsch, ist umweltfreundlicher als die konventionellen Kraftstoffe Schweröl und Schiffsdiesel und sorgt für deutlich geringere Schadstoffe sowie CO₂ in der Luft.

Auf der GREENFERRY I stehen 28 Stellplätze für LKWs und 150 bis 212 für PKWs zur Verfügung. Diese können online oder telefonisch reserviert und gebucht werden.

Gefahrgut sowie überlange und überhohe LKW können nach vorheriger Anmeldung bis zu einem Gewicht von ca. 100 t transportiert werden. Gerne entwickelt unser Team mit Ihnen zusammen Lösungen für

den Transport von Projektladungen.

Skandinavien und Osteuropa rücken nun ein ganzes Stück näher an die BeNeLuxStaaten. Umweltfreundlich und mit garantierten Fahrtzeiten und Reservierungen.

Wir bieten Mehrfachfahrern individuelle Preise nach Absprache.

ELBFERRY – entspannte Fährautobahn und Expressweg für Ihre Fracht zwischen Brunsbüttel und Cuxhaven!

Festmacher bauen Spezialfahrzeug

Die Hamburg Linesmen haben sich ihr Mooringcar selbst umgerüstet



Fotos (2): HLM

Der neue Ford Transit im Einsatz: Er wurde sogar in den Farben der Hamburg Linesmen gespritzt

Festmacher haben es nicht leicht. Tag und Nacht müssen sie raus an die Kaikanten, um Seeschiffe sicher zu vertauen. Bei den größten Schiffen können das locker bis zu 16 armdicke Leinen sein, die um die Poller gelegt werden müssen. Weil das bei rund 9.000 Schiffen, die allein in den Hamburger Hafen jährlich einlaufen, auf Dauer mächtig auf die Knochen geht, benutzen die Festmacher Autos, auf denen eine Winde steht – Mooringcars (abgeleitet vom Englischen: to moore – festmachen). Solche Autos waren bislang teure Einzelanfertigungen. Die Hamburg Linesmen wollen nun mit einem Eigenbau in Serie gehen.

Federführend dabei ist Mario Heine, ein gelernter Kfz- und Schiffsmechaniker alter Schule. Heute nennen sich die Autobauer angesichts der vielen elektronischen Komponenten Mechatroniker. Doch die Funktionsweise der vielen Elektro-Gimmicks hat sich Heine im Laufe der Jahre selbst angeeignet. 22 Mooringcars haben die HLM-Männer im Einsatz. Jedes davon war in einem Stader Spezialbetrieb für rund 80.000 Euro umgebaut worden. Doch so richtig glücklich waren die Linesmen mit keinen der Fahrzeuge.

Das fing damit an, dass sich die Winden auf Fahrzeuge unterschiedliche Hersteller verteilten: Mercedes Sprinter, VW Crafter, Ford Transits. Bei jedem Fahrzeug war die Technik somit anders. Bei vielen wurde die Winde



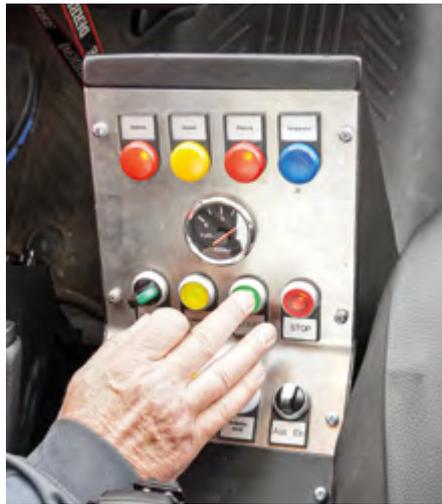
Fotos: SLH

Das Herzstück: Der Motor mit eigenem Tank hat eine Tonne Zugkraft

über den Fahrzeugmotor angetrieben. Das kostete nicht nur unverhältnismäßig viel Sprit, sondern auch Zeit. Denn der Motor musste jedesmal auf den Antrieb der Winde umgestellt werden. Da ein Mooringcar bei einem Festmachvorgang mehrfach leicht setzt werden muss, kann sich das durchaus summieren. Zudem war bei einigen Fahrzeugen die Steuerung der Winde außen neben der Pritsche angebracht – bei Wind und Wetter nicht immer ein Vergnügen. Und schließlich verfügten einige Autos nicht über so simple Techniken wie eine Standheizung oder einen verstellbaren Beifahrersitz.

„Wir haben bei unseren Mitarbeitern rumgefragt und eine lange Liste von Wünschen erhalten“, erinnert sich HLM-Chef Hans Oestmann. Am Ende reifte die Erkenntnis, dass man einen Eigenbau in der Firmenwerkstatt einmal wagen sollte. Ein Jahr lang tüftelte Heine an dem Konzept, den Maßen und Bauteilen. Am Ende kam ein umgebauter Ford Transit heraus. Funkelnagelneu, in den Farben der Firma gespritzt und mit einem modularen Aufbau. „Das hat den Vorteil, dass wir die gesamte Windeneinheit innerhalb von drei Stunden auf ein anderes Fahrzeug tauschen können“, erklärt Heine. Sollte ein Fahrzeug einmal defekt oder beschädigt sein, wäre also ein Weiterbetrieb mit einem Ersatzwagen jederzeit möglich.

Denn die Winde wird über einen eigenen Dieselmotor der Marke Kubota angetrieben. 750 Kubikzentimeter haben die drei Zylinder und leisten gerade einmal gut 20 PS. Ist er im Einsatz, kann der 140-PS-Motor des Fords abgestellt werden. Das spart Sprit und schont somit auch die Umwelt. 80 mal 90 mal 120 Zentimeter misst die gesamte Windeneinheit. Das gibt ihr eine Tonne Zugkraft. Dank eines eigenen Tanks ist sie völlig autark. Nur zwei Kabel führen in die Fahrerkabine zur Steuereinheit. Werden sie abgenabelt und vier Bolzen gelöst, lässt sich der Aufbau abheben



Die Steuerung im Wagen

und auf ein anderes Fahrzeug setzen. Das muss nicht unbedingt die gleiche Type sein. „Die anderen Fahrzeughersteller haben fast identische Maße und nur gering abweichende Bohrungen“, meint Heine. Ein Tausch sei somit kein Problem.

Seit März ist der neue Wagen nun im Einsatz. Vom TÜV abgenommen und zertifiziert. 65.000 Euro hat der Umbau gekostet. Und die Mitarbeiter sind begeistert. Alle Wünsche wurden erfüllt. In dem Neuwagen gibt es auch eine diesel-getriebene Standheizung. Ein Segen an Wintertagen, wenn ein Schiff mal

Verspätung hat und die Männer eine Stunde an der Kaikante warten müssen. Fünf Wagen der Flotte sollen in diesem Jahr noch durch die neue Bauform ersetzt werden. Nachdem Heine beim Prototypen noch mächtig über Material, Größe und Form brüten und Teile oft in Eigenarbeit herstellen musste, kann er nun jedes Bauteil bei Spezialwerkstätten bestellen, zumal in den nächsten drei Jahren die restlichen Wagen folgen sollen, da die Mooringcars ob der hohen Rund-um-die-Uhr-Beanspruchung oft nur eine Lebenserwartung von fünf Jahren haben.

Auch beim Jade-Dienst in Wilhelmshaven, der seit gut einem Jahr mit zu HLM gehört, sollen die Wagen zum Einsatz kommen. Es hat sogar schon Anfragen aus dem Ausland gegeben, ob man nicht auch so ein Fahrzeug bei HLM kaufen könne. Ein Unternehmen aus dem Baltikum habe laut Oestmann großes Interesse gezeigt. Noch aber wollen die Linesmen testen, wie die Neukonstruktion dem Dauerbetrieb standhält. Nächster Schritt könnte nach der Flottenumstellung der Umstieg auf Elektroantriebe sein.

Text: Matthias Soyka



Mario Heine vor seinem Mooringcar-Prototypen

BMS wird japanisch

Becker Marine Systems fusioniert mit Nakashima Propeller Co. Ltd.

Becker Marine Systems (BMS) ist seit langem das mit Abstand innovativste Unternehmen im Hamburger Hafen. Doch nach 74 Jahren erhält das Familienunternehmen einen neuen Mehrheitseigentümer: Nakashima Propeller, ebenfalls ein altes Familienunternehmen, mit dem BMS schon seit über 40 Jahren zusammenarbeitet – in Okayama (Japan). Dirk Lehmann, einer der beiden BMS-Geschäftsführer, sieht die Fusion als perfekte Kombination zweier Unternehmen: BMS ist Weltmarktführer für Schiffsrudernanlagen, Nakashima ist führend in der Produktion von Schiffspropellern.



Takayoshi Nakashima,
Geschäftsführer Nakashima Propeller



Dirk Lehmann,
Geschäftsführer BMS



Henning Kuhlmann,
Geschäftsführer BMS

Beides liege nicht nur räumlich bei Schiffen eng beieinander, sondern sei auch in gewisser Weise von einander abhängig, so Lehmann. Denn neben den zweigeteilten gewaltigen Schiffsrudern, die vor allem für große Containerschiffe zum Standard gehören, hat BMS auch die Mewis Düse entwickelt. Sie wird in unmittelbarer Nähe des Propellers angebracht und leitet den Wasserstrom, der ein fahrendes Schiff umgibt, ohne bremsende Verwirbelungen zum Antriebsstrang. Dadurch verbrauchen Schiffe bis zu sechs Prozent weniger Energie. Da mache es natürlich Sinn, beide Komponenten aus ei-

ner Hand anzubieten, so Lehmann. Auch sein Widerpart auf japanischer Seite, Takayoshi Nakashima, betonte, dass beide Unternehmen einen wichtigen Beitrag zur Optimierung von Antriebs- und Manövrierleistungen leisten.

In Fahrt befindliche Schiffe müssen optimiert werden

Und das gelte nicht nur für Neubauten, sondern auch für bereits in Fahrt befindliche Schiffe, ergänzte BMS-Co-Geschäftsführer Henning Kuhlmann. Viele Reeder seien gerade dabei, ihre Motoren zu drosseln, um die neuen Abgas-

regeln der Weltschiffahrtsorganisation IMO einzuhalten. Dies führe zwingend zu einer veränderten Abstimmung von Motor und Propeller und gelte nicht nur für Containerschiffe, sondern auch für Bulker und Tanker. Oft seien nun die Propeller überdimensioniert. „Das ist in etwa so, als ob ein Auto im fünften Gang anfahren soll“, umschrieb es Lehmann. Die Nachfrage sei groß. Insofern sei der Zeitpunkt für die Fusion perfekt.

Doch das ist nur die halbe Wahrheit. BMS hat wie der gesamte Markt vier wirtschaftlich schwierige Jahre durchlaufen müssen. Der Schiffbau war genau-

me Zeit, nicht nur durch Corona, stark rückläufig. Zudem entwickelten sich andere Erfindungen von BMS nicht so wie erhofft. Die LNG Barge „Hummel“, die am Kreuzfahrtterminal HafenCity Schiffe mit sauberem Landstrom versorgen sollte, war dort nur kurz im Einsatz. Die Hamburg Port Authority, die zu allem Neuen, was nicht auf Bits- und Bytes-Basis funktioniert, ein gestörtes Verhältnis zu haben scheint, überzog die Betreiber mit unsinnigen Auflagen. Schließlich wurde die Barge in den Rugenberger Hafen geschleppt und versorgt nun den Burchardkai mit Energie.

Nicht viel besser erging es einer mobilen Variante. Das LNG Power-Pac sollte unmittelbar von der Kai-kante aus oder direkt an Bord der Schiffe sauberen Landstrom liefern. Doch über mehr als eine Versuchsphase am Burchardkai kam das Projekt nicht hinaus. Die Stadt entschied sich lieber dafür, die um ein Vielfaches teurere Variante von festen Landstromanschlüssen zu bauen. Schließlich machen das an-

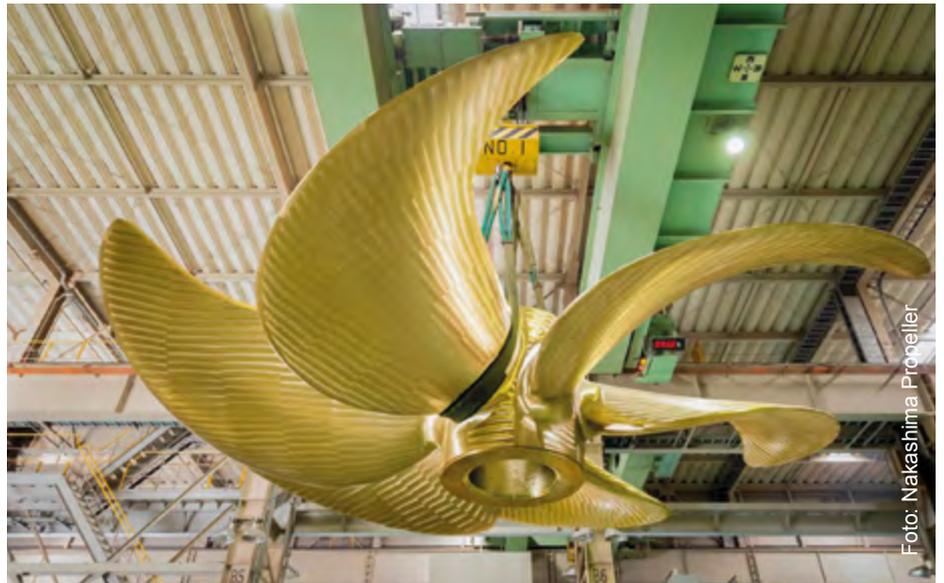


Foto: Nakashima Propeller

Nakashima baut seit 1928 Schiffspropeller aller Art

dere Häfen ja auch so. Und warum sollten die Hamburger klüger oder innovativer sein als die anderen?

Wie genau die Mehrheitsverhältnisse in dem neuen japanisch-deutschen Gemeinschaftsunternehmen aussehen, behielten die Partner für sich. Für die Mitarbeiter soll sich indes nichts ändern. BMS beschäftigt in Hamburg 110, weltweit 200 Mitarbeiter, Nakashima doppelt so viel.

Text: Matthias Soyka

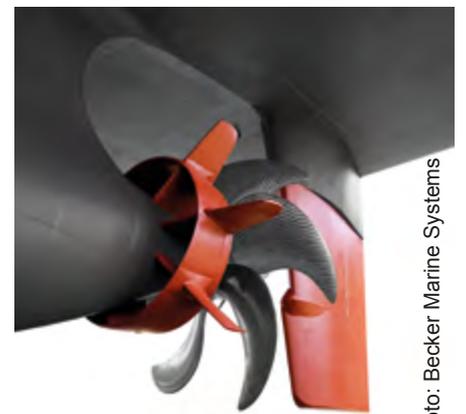


Foto: Becker Marine Systems

BMS-Mewis Düse und Ruderblatt



Fotos: SLH

Die LNG Power Barge „Hummel“ liegt seit über vier Jahren im Rugenberger Hafen

Halbe Miete in Corona-Zeiten?

Die Gerichte sind sich in drei aktuellen Urteilen komplett uneinig

Bereits im Dezember 2020 hatten wir über eine wichtige Klarstellung des Bundestages im Hinblick auf die sogenannte Störung der Geschäftsgrundlage gemäß § 313 BGB berichtet. Der Bundestag hatte damals eine Regelung beschlossen, wonach sich Gewerbetreibende auf eine pandemiebedingte Schließung durch den Staat berufen können, wenn sie ihren Vertrag neu verhandeln wollen. Seither gilt eine solche Schließung als Störung der Geschäftsgrundlage und kann dazu führen, dass eine Miete gemindert oder gestundet oder der Vertrag sogar vorzeitig aufgelöst werden muss. Fraglich war jedoch, wie die Gerichte mit dieser Klarstellung umgehen würden.

Im Februar 2021 entschieden gleich zwei Oberlandesgerichte (OLG) über die Frage, ob eine Mieterin, die wegen Corona-Maßnahmen ihre gemieteten Räume nicht mehr zum Verkauf nutzen konnte, dennoch die volle Miete entrichten muss ... und sie urteilten ganz unterschiedlich.

Zugunsten der Mieterin entschied das OLG Dresden. Ein Textilgeschäft der Kette „KiK“ war im ersten Lockdown aufgrund einer Allgemeinverfügung des Landes Sachsen geschlossen worden. Die Miete für April 2020 zahlte die Textilkette nicht. Der Vermieter klagte und gewann in erster Instanz. Auf die Berufung hin hob das OLG Dresden dieses Urteil auf (Urteil vom 24.2.2021, Az. 5 U 1782/20). Es sei, so die Dresdner Richter, eine Störung der Geschäftsgrundlage des Mietvertrages im Sinne von § 313 Abs. 1 BGB eingetreten. Der Vertrag sei anzupassen, die Kaltmiete für die

Dauer der angeordneten Schließung auf die Hälfte zu reduzieren. Keine der Parteien habe eine Ursache für die Störung der Geschäftsgrundlage gesetzt oder sie vorhergesehen. Es sei daher angemessen, die damit verbundene Belastung gleichmäßig auf beide Parteien zu verteilen.

Schließung ist kein Sachmangel

Ganz anderer Ansicht war das OLG Karlsruhe. Auch hier ging es um „KiK“ und die Monatsmiete für April 2020. Im dortigen Verfahren hatte das erstinstanzlich entscheidende Landgericht dem klagenden Vermieter Recht gegeben, und das OLG Karlsruhe bestätigte dies nun (Urteil vom 24.2.2021, Az. 7 U 109/20). Eine Corona-bedingte Schließungsanordnung sei kein Sachmangel. Der Zustand der Mieträume erlaube die Nutzung als Verkaufs- und Lagerräume weiterhin. Nach Auf-

fassung der OLG-Richter sei es Mietern nur dann wegen Wegfalls der Geschäftsgrundlage unzumutbar, den vollständigen Mietzins zu zahlen, wenn dies ihre Existenz vernichten oder ihr wirtschaftliches Fortkommen zumindest schwerwiegend beeinträchtigen würde und zudem die Interessenlage des Vermieters eine Vertragsanpassung erlaube. Dafür müssten die Umstände im Einzelnen geprüft werden, wie der Rückgang der Umsätze, mögliche Kompensationen durch Onlinehandel oder durch öffentliche Leistungen, ersparte Aufwendungen zum Beispiel durch Kurzarbeit sowie fortbestehende Vermögenswerte durch weiterhin verkaufsfähige Ware. Solche besonderen Umstände habe „KiK“ nicht ausreichend geltend gemacht.

Ein im April 2021 ergangenes Urteil des Kammergerichts (KG) Berlin bestätigt wiederum die Auffassung

des OLG Dresden. Das KG stellt fest, dass die Gewerbieter für die Dauer staatlich angeordneter Schließungen herabzusetzen sei (Urteil vom 1.4.2021, Az. 8 U 1099/20). In seiner Begründung geht das KG noch weiter als das OLG Dresden und stellt fest, dass dies sogar generell gelte. Eine konkrete Existenzbedrohung des Mieters müsse im Einzelfall nicht nachgewiesen werden. Vielmehr seien die Nachteile solidarisch von beiden Parteien zu tragen. In dem Verfahren vor dem KG Berlin forderte der Eigentümer einer Spielhalle von seinem Mieter, der die Gewerbieter nur teilweise überwiesen hatte, die Zahlung des restlichen Betrags für die Monate April und Mai 2020. Hiergegen wehrte sich der Mieter und bekam Recht. Das KG stellte fest, dass die vertraglich vereinbarte Miete zwischen Halleneigentümer und gewerblichen Mieter um 50 Prozent zu re-

duzieren sei. Grundlage hierfür sei eine Störung der Geschäftsgrundlage gemäß § 313 BGB. Der Mieter habe die Räumlichkeiten seit Ausbruch der Pandemie überhaupt nicht mehr in der vertraglich vorgesehenen Weise nutzen können. Als die Parteien den Mietvertrag geschlossen hatten, sei die Covid-19-Pandemie noch weit entfernt gewesen. Beide Parteien hätten sich also zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses nicht vorstellen können, dass es zu einer weitgehenden Stilllegung des öffentlichen Lebens durch staatliche Beschränkungen kommen könnte. Das KG betonte, dass die staatlichen Maßnahmen gerade kein normales vertragliches Risiko darstellten. Ein solcher potenziell existenzgefährdender Eingriff liege daher außerhalb der Verantwortungssphären von Mietern und Vermietern. Daher sei es auch keiner Partei zumutbar, das Risiko alleine tragen zu müssen. Vielmehr sollen die Nachteile nach Ansicht des Gerichts von beiden Parteien solidarisch getragen werden.

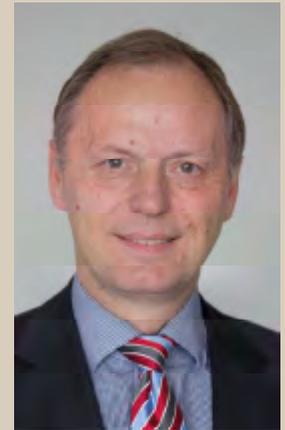
Gegen alle drei zitierten Urteile ist die Revision zum Bundesgerichtshof (BGH) zugelassen. Der BGH wird die Frage also höchstichterlich klären müssen. Dabei werden folgende Aspek-

te eine wichtige Rolle spielen:

Die Störung der Geschäftsgrundlage gemäß § 313 BGB hat drei Elemente: ein reales, ein hypothetisches und ein normatives. Die ersten beiden Elemente sind in der Pandemie in aller Regel klar: Keine Mietvertragspartei hat eine solche Schließung vorhergesehen. Hätte man geahnt, was kommt, dann hätte man nicht dieselbe Miethöhe vereinbart. Damit bleibt das normative Element. Hier wird auf die Risikozuweisung und die Zumutbarkeit abgestellt, aber diese Begriffe lassen leider viel Beurteilungsspielraum. Ein Kriterium der Zumutbarkeit ist dabei besonders umstritten: die Inanspruchnahme staatlicher Hilfen. Wer Staatsgeld bekommt darf nicht mindern, so z.B. der Gedanke des OLG Karlsruhe. Sogar Kurzarbeitergeld soll dazu zählen, obwohl dieses mit der Verwendbarkeit der Räume gar nichts zu tun hat. Das Einzige, was in diesem Kontext wirklich zu berücksichtigen ist, sind Überbrückungshilfen, die unmittelbar zum Ausgleich laufender Mietkosten gezahlt wurden. Dieses Staatsgeld wird zwar Mietern gewährt, kommt aber eigentlich dem Vermieter zugute, wenn man der Auslegung folgt, dass dadurch eine Minderung

unzulässig wird. Das war eigentlich vom Gesetzgeber so nicht gedacht. Denn auch Vermieter sollen nach dem Willen des Bundestages an den Folgen der Pandemie beteiligt werden, nicht nur der Steuerzahler. Dann hätte die Mietanpassung sogar den Vorrang vor einer solchen Überbrückungshilfe. Aktuell wird es jedoch genau umgekehrt gehandhabt: Wer staatliche Unterstützung bekommt, soll nicht mindern dürfen.

Der BGH bekommt jetzt die Gelegenheit, für Ordnung zu sorgen. Entscheidendes Kriterium ist und bleibt die Verwendbarkeit der Räume



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

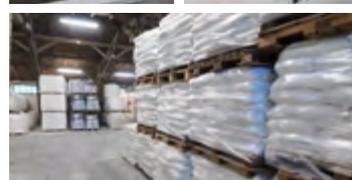
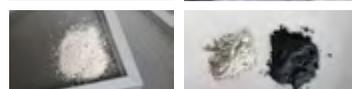
und nicht die Frage staatlicher Unterstützung. In diesem Sinne sollte der BGH für Fairness auch im gewerblichen Mietverhältnis sorgen.

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

Krieg gegen ein Lied

In „The United States vs. Billie Holiday“ will das FBD eine Sängerin mundtot machen



Ein Jahr Drogenhaft



Duett mit Louis Armstrong



Billies legendärer Auftritt in der Carnegie Hall

Fotos: Paramount Pictures



Einer der miesen Gatten



Der FBD-Chef jagt Billie

Billie Holiday war eine der größten Jazz-Sängerinnen des letzten Jahrhunderts. Jung, schön – und schwarz. Leider lebte sie in New York in einer Zeit, als dies für Afro-Amerikaner noch ein echtes Problem war. Lynchmorde in den Südstaaten waren an der Tagesordnung. Mit einem Lied („Strange Fruit“) wollte die engagierte Künstlerin ihre Fans bezüglich dieser Greuelthaten wachrütteln. Doch damit zog sie sich den Groll des mächtigen FBI-Chefs J. Edgar Hoover auf sich, der ihre „aufrührerischen“ Auftritte nur allzu gern verhindern wollte. Holidays Drogensucht bot der Rauschgiftabteilung (FBD) dafür einen Hebel.

Der Film „The United States vs. Billie Holiday“ beschreibt diesen Konflikt eindringlich und konzentriert sich dabei auf die letzten zwölf Lebensjahre der Künstlerin, die 1959 mit nur 44 Jahren an Leberzirrhose starb. Holiday soll dieses Lied von den an Bäumen hängen Schwarzen nicht singen. Es heize die Leute an, es führe zu Aufruhr, so Hoover, noch dazu wurde es von einem Kommunisten geschrieben. Die Mac-Carthy-Hetzjagd lässt grüßen. Die ersten schwarzen Bundesagenten werden auf Holiday angesetzt,

um ihr Vertrauen zu erschleichen und sie auf frischer Tat mit Drogen zu erwischen.

Wie bei Biopics dieser Art zu erwarten, werden diverse Auftritte von Billie Holiday gezeigt. Andra Day spielt grandios, in berausend schönen Bildern in Szene gesetzt. Zurecht erhielt sie dafür einen Golden Globe und eine Oscar-Nominierung.

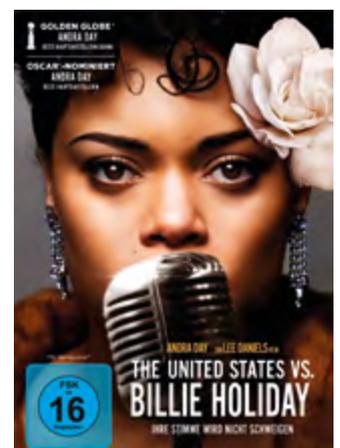
In Rückblenden erfährt der Zuschauer nach und nach, wie tragisch das Leben dieser großartigen Sängerin verlief. Sie lebte bei ihrer Mutter, einer Prostituierten, quasi mit im Bordell und wurde mit

zehn das erste Mal vergewaltigt. Beziehungen zu Männern scheitern infolgedessen immer wieder. Nähe und Zärtlichkeit kann sie nicht ertragen. Rassendiskriminierung erfährt auch sie immer wieder. So gibt es selbst im New York der 40er Jahre noch Hotels, in der Schwarze den Lastenaufzug nehmen müssen. Ein Gesetz gegen Lynchmorde hängt seit 1937 in den Parlamenten fest. Entkommen kann sie dieser Realität nur in ihren Liedern und durch Drogen.

Die schiebt ihr das FBD gerne unter. Selbst am Sterbebett. Am Ende

ist zu lesen, dass Lynchmorde in den USA noch immer nicht verboten sind. 2019 wurde erneut ein dagegen Gesetz eingebracht. Es wurde bis heute nicht beschlossen.

Text: Nils Knüppel



Ab sofort zu haben

Spediteure klagen über zu wenig Schiffsraum

Bremen – Der Verein Bremer Spediteure klagt über ein teilweise zu geringes Angebot an Schiffsraum. Zunächst hatten die Reedereien vor einem Jahr nach Ausbruch der Corona-Pandemie ihr Angebot verknappt. Als abzusehen war, dass die Nachfrage rasant steigen wird, konnten die Schiffe nicht im gleichen Maße zurück in Fahrt gebracht werden. Hinzu kommen große Staus in den Häfen vor der US-Westküste. Dort liegen an die 40 Containerschiffe und warten auf Abfertigung. Zuletzt noch der Stau am Suezkanal. Die Fahrplanpünktlichkeit liege unter 40 Prozent. Acht von zehn Containern würden nicht pünktlich

abgefahren, was auch an einem eklatanten Mangel an Leercontainern liege.

Rhenus übernimmt Arkon Shipping



Haren an der Ems – Die Rhenus Maritime Services GmbH, europaweit tätiger Befrachter und Reeder für Short-Sea-Verkehre, hat 60 Prozent der Anteile am Schiffs- und Projektladungsmanager Arkon Shipping & Projects übernommen und damit ihre Projekt- und Schwer-

gutgeschäfte gestärkt. Arkon firmiert nun unter dem Namen RMS Projects und wird von dem Mitgründer und Geschäftsführer Thomas Cord, der weiterhin die restlichen 40 Prozent der Anteile hält, mit geleitet.

Liebherr mit zwölf Prozent im Minus

Bulle (Schweiz) – Die Firmengruppe Liebherr hat 2020 einen Umsatz von 10,3 Milliarden Euro erzielt, 12,3 Prozent weniger als 2019. In den Kernsegmenten Erdbewegungs-, Materialumschlag- und Spezialtiefbaumaschinen sowie Mobil- und Raupenkrane, Turmdrehkrane, Betontechnik und Mining lag der Umsatz mit insgesamt 6,85 Milliarden Euro 10,4 Prozent unter Vorjahresniveau.

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

BLG LOGISTICS GmbH:



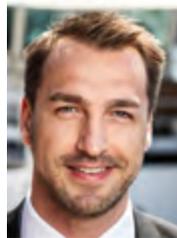
Jens Wollesen, Vorstand CONTRACT bei BLG LOGISTICS, wird das Unternehmen zum Jahresende auf eigenen Wunsch verlassen. Er hatte diese Position seit Juli 2016 inne und den Geschäftsbereich durch die Erschließung neuer Märkte und Kundensegmente weiterentwickelt. Zudem hat er das Innovationsmanagement und die Digitalisierung vorangetrieben. Ein Nachfolger wird noch gesucht.

Offen Group:

Arnt Vespermann, bisher Geschäftsführer der Reederei Hamburg Süd, hat die Geschäfte von Firmengründer Claus-Peter Offen übernommen. Dieser übernimmt

stattdessen den Vorsitz des neu gegründeten Verwaltungsrats. Vespermann (53) hatte zuvor die Integration von Hamburg Süd in den Maersk-Konzern umgesetzt. Die Dänen hatte die Traditionsreederei 2017 gekauft. Die Reederei Offen besitzt über 40 Containerschiffe, die sie vornehmlich an Linienreederei verleiht.

Hafen und Güterverkehr Köln AG:



Die Logistikkgesellschaft der Stadtwerke Köln hat den Vertrag mit dem Geschäftsführer der HGK Shipping, Steffen Bauer, verlängert. Der 41-Jährige leitet das Unternehmen seit August 2020. Zuvor hatte er bei der Imperial Shipping Group gearbeitet. Bauer soll nun

die Integration der HGK Shipping als größtes europäisches Binnenschiffahrtsunternehmen in die Gruppe abschließen.

Verein Hamburger Spediteure:



Axel Plaß (Bild oben), Konrad Zippel Spediteur GmbH und Präsident des DSLV Bundesverband Spedition und Logistik, ist zum neuen Vorsitzenden gewählt worden. Er löst Willem van der Schalk, Geschäftsführer a. hartrodt, ab, der seit 2018 den VHSp als Vorsitzender führte. Er ist nun neben Pay-Andres Lüders (Lüders & Stange) einer von zwei Stellvertretern.



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

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

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:

8. Juni 2021



Neue Stena-Schiffe stärken Lübeck



Lübeck – Die schwedische Reederei Stena Line hat mit der „Stena Vinga“ (Bild oben) den Dienst zwischen Lübeck und dem lettischen Liepāja weiter gestärkt. Das RoPax-Schiff ergänzt am LHG-Terminal Skandinavienkai die Schiffe „Urd“ und „Stena Gothica“. Dadurch schafft die Reederei mehr Umläufe und ist somit in der Lage, sieben Abfahrten pro Woche und Richtung anzubieten. Bislang waren es fünf. Die „Vinga“ bietet neben 1.500 Lademetern auch Platz für bis zu 400 Passagiere. Momentan ist er Lkw-Fahrern vorbehalten. Die höhere Kapazität ist Ausdruck der steigenden Mengen zwischen Deutschland und den Baltischen Staaten sowie Russland. Davon profitiert auch der Transport von Neufahrzeugen: Für April und Mai waren am Skandinavienkai zum Teil bis zu 500 Fahrzeuge pro Woche avisiert, die für die Baltischen Staaten bestimmt sind.

Im Laufe des Jahres wird zudem die 186 Meter lange RoPax-Fähre „Stena Livia“ (unten) an der Seite ihres Schwesterschiffs „Stena Flavia“ den Verkehr der heutigen Fähren auf der Route Travemünde-Liepāja übernehmen. Momentan laufen die Schiffe noch zwischen Nynäshamn und Ventspils. Auf Travemünde-Liepāja wird durch den Einsatz der neuen Fähren später im Jahr die Frachtkapazität um 40 Prozent erhöht. Außerdem verkürzt sich die Überfahrtszeit von 27 auf 20 Stunden. Beide Schiffe verkehren dann im festen Fahrplan sechsmal pro Woche und Richtung.

„ATAIR“ offiziell In Dienst gestellt



Hamburg – Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat das Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff „ATAIR“ offiziell in den Dienst gestellt. Das neue Flaggschiff der Flotte des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ist 75 Meter lang und 17 Meter breit. Es wurde auf der Fassmer Werft gebaut und ist bei einem Tiefgang von fünf Metern bis zu 13 Knoten schnell. Der Einsatz wird in der Untersuchung von Sedimenten und der Wassersäule von Nord- und Ostsee, in der Vermessung- und Wracksuche und in der Messung von Schiffsemissionen liegen.

Mehr Fracht auf Neuer Seidenstraße

Hamburg – Der Güterverkehr auf dem Landweg zwischen China und Hamburg nimmt weiter langsam zu. Im vergangenen Jahr stieg der Umschlag von Containern, die per Bahn auf der Neuen Seidenstraße transportiert wurden, auf 107.000 TEU. Wöchentlich verkehren rund 40 Züge. Im Durchschnitt startet ein Ganzzug mit 94 Containern und einem Gewicht von fast 470 Tonnen. Für die über 6.000 Kilometer lange Strecke benötigt er je nach Verkehrsaufkommen im Durchschnitt 15 Tage, etwa die Hälfte eines Seeschiffs. Das kann aber bis zu 24.000 Container für einen Bruchteil der Kosten tragen.

Hohe Kosten und Lieferverzögerungen

Bochum – Die Corona-Pandemie hat in den vergangenen zwölf Monaten Hersteller und Importeure von Konsumgütern stark belastet. Zum einen sank wegen zeitweise geschlossener Geschäfte der Absatz. Zum anderen ächzten die Unternehmen unter den hohen Frachtpreisen, überlaufenden Lagern, Kapazitätsengpässen in der Seefracht und verspätet gelieferten Waren. Zu diesem Ergebnis kommen SCM-Experten des Softwarehauses Setlog. Das Unternehmen wertete von März 2020 bis März 2021 die Daten von rund 100 Marken aus, die Setlogs SCM-Software OSCA nutzen. Demnach bestellten die Firmen 25 bis 30 Prozent weniger Waren, in diesem Jahr noch einmal neun Prozent weniger.



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