AUSGABE 8/2021 - Deutschland € 4,50

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Erholung weckt Begehrlichkeiten

In allen Häfen wächst wieder der Umschlag, doch das hat nicht nur positive Folgen

Die Zahl der Großschiffsanläufe in Hamburg hat im ersten Halbjahr 2021 erneut stark zu genommen

Die deutschen Seehäfen erholen sich von den Auswirkungen der Pandemie. Hamburg meldet ein Umschlagplus im ersten Halbjahr von 3,8 Prozent auf 63,5 Millionen Tonnen, bei den Containern sogar um 5,5 Prozent auf 4,32 Millionen TEU. Noch besser lief es in Bremen. Dort gab es mit 35,3 Millionen Tonnen 7,8 Prozent mehr Gesamtumschlag und 11,1 Prozent mehr Containerbewegungen. Der Autoexport boomte mit einem Plus von 34,4 Prozent. Rostock verzeichnete sogar nach einem Plus von 13 Prozent ein neues Rekordhoch. Doch das weckt auch Begehrlichkeiten.

Denn sowohl die Gewerkschaften als auch die öffentliche Hand wollen bereits wieder ungeniert zulangen. Während der Bund die Befahrungsabgabe im Nord-Ostseekanal noch bis zum Jahresende ausgesetzt hat, will die Hamburg Port Authority die Trassenpreise bei der Hafenbahn wieder erhöhen. Und die Gewerkschaften proben nicht nur bei der GDL den Aufstand. Auch im Hafen streikte Ver.di.

Ausgesucht hatten die Arbeitnehmervertreter die Hamburg Lines Men (HLM). Dort werde eindeutig zu wenig gezahlt, kaum über Mindestlohn, schimpften die Funktionäre. Die Wahrheit ist allerdings eine ganz andere. Schon heute zahlt HLM deutlich über Tarif.

Lesen Sie die Seiten 3, 4 und 6

Realität

Der NABU fordert realistische Zahlen bei der Neuaufstellung des Hafenentwicklungsplans. *S.8*

Diät

Das Hamburger CMT sucht Wege, Schiffe und Züge leichter zu machen. *S.12*

Professionalität

GLL unterstützt Logistiker beim Umgang mit Gefahrgütern. *S.14*

since 1962 GÜHH
Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS

Liebe Leserinnen und Leser,

„Wir haben die Lage falsch eingeschätzt“, sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel in ihrer letzten Pressekonferenz. Man fragt sich, welche? Afghanistan, Corona, die Energiewende?

Die Liste des Versagens der Bundesregierung ist lang, Dass Angela Merkel nun in Ruhestand geht, ist folgerichtig. Jeder halbwegs tatkräftige Regierungschef hätte Verteidigungsministerin Annegret Kramp-Karrenbauer, Außenminister Heiko Maas, Gesundheitsminister Jens Spahn, der Corona ins Land ließ, und Wirtschaftsminister Peter Altmaier, der vor Jahren noch zusammen mit dem Weltpolitiker Sigmar Gabriel den Ausbau der Windenergie deckelte, längst gefeuert.

Dass nun Olaf Scholz Bundeskanzler werden könnte, der es als Finanzminister in vier Jahren nicht einmal geschafft hat, die Handhabung der Einfuhrumsatzsteuer zu ändern, macht einem Angst und bange.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles

Rostock mit Umschlagrekord 4
Starkes zweites Quartal 6
Wie viel Pepp muss in den HEP? 8
Viel Luft nach oben 10
Weniger Gewicht an Bord 12

Wirtschaft

Hilfe bei Gefahrgütern 14
Wie gut sind unsere Straßen? 16

Recht & Geld

Neues Vertragsrecht in Kraft 18

Essen

L´Amira 20

DVD

The Marksman 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Als wäre nichts gewesen

Gewerkschaften und öffentliche Hand versuchen, die Betriebe zu schröpfen

Abstruse Forderungen: Warnstreik von Ver.di bei den Hamburg Lines Men

Wir haben die Corona-Krise noch nicht überwunden und die Wirtschaft erholt sich dank immenser staatlicher Unterstützung allmählich wieder. Doch was machen Teile der Politik und der Gewerkschaften? Sie tun so, als sei nichts gewesen, und stellen abstrus hohe Forderungen nach höheren Abgaben oder Gehältern. Allen voran die Gewerkschaft der Lokführer, die munter zum Streik aufruft, obwohl die Bahn im vergangenen Jahr vornehmlich Luft transportiert hat.

Aber auch die Hamburg Port Authority will die Trassenpreise der Hafenbahn anheben. Zwar nur um 1,5 Prozent. Aber der Hamburger Hafen sei jetzt schon im Vergleich zu den anderen Häfen der Nordrange viel zu teuer, heißt es in einem Schreiben des Arbeitskreises Schiene der Logistik-Initiative Hamburg. Bis zu 30 Prozent beziffern Fachkreise. Jedes Prozent mehr mache den Hafen noch unattraktiver.

Und nun streiken auch noch die Festmacher. Bei den Hamburg Lines Men (HLM) trat ein Teil der Belegschaft für erstmal fünf Stunden in den Ausstand. Hier verlangt Ver.di nicht mal eben nur ein paar Prozentpünktchen mehr Lohn. Hier sollen es gleich einmal bis zu 90 (!) Prozent (in den unteren Lohngruppen) mehr sein. Angeblich, so argumentiert die Landesorganisation, zahle HLM nur knapp über dem Mindestlohn (9,62 Euro). Was definitiv nicht stimmt! Ein angelernter Festmacher erhält in der niedrigsten Lohngruppe 14,37 Euro pro Stunde.

Offenbar orientiert sich Ver.di an den Fabelgehältern, die die HHLA zahlt. Ein Gabelstaplerfahrer verdient hier mehr als das Doppelte als ein Mitarbeiter außerhalb des Hafens. Das Durchschnittsgehalt aller HHLA-Mitarbeiter liegt bei rund 7.000 Euro im Monat.

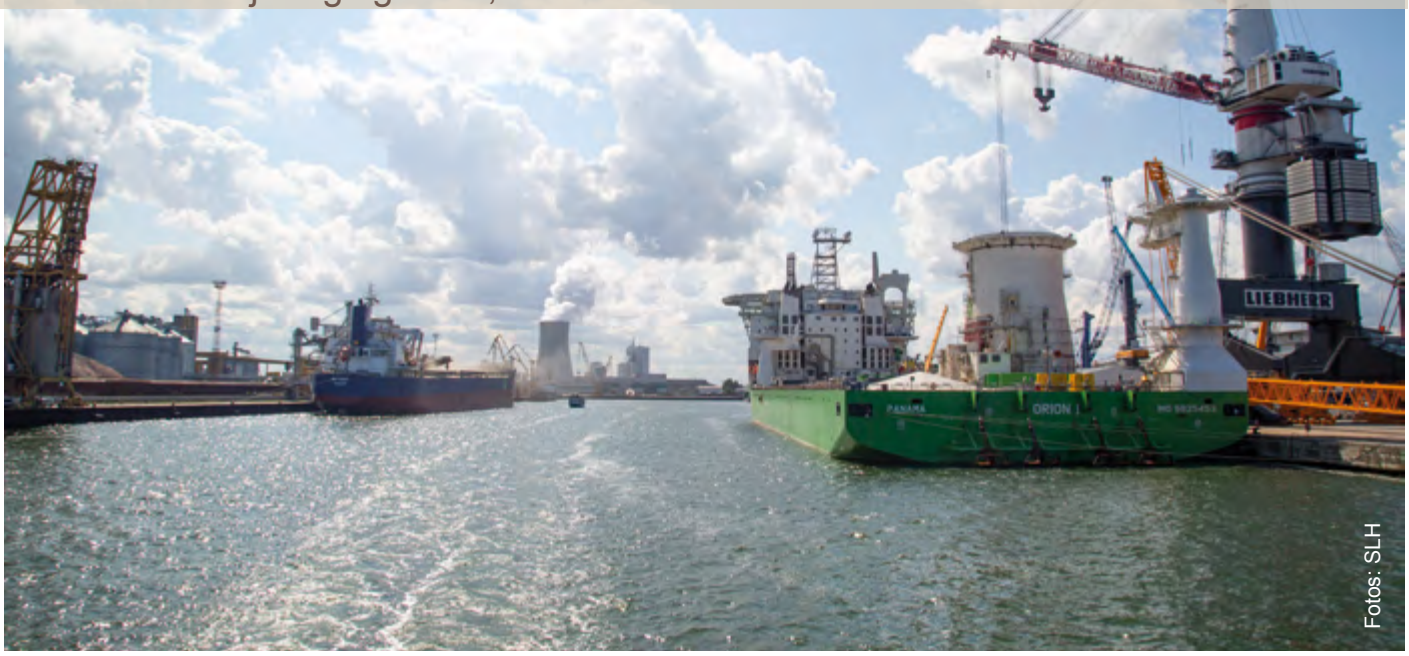
„So etwas können Unternehmen, die nicht im Terminalgeschäft tätig sind, unmöglich bezahlen“, sagt HLM-Chef Hans Oestmann. Sein Unternehmen zahle für den Großteil der Mitarbeiter jetzt schon seit Juli freiwillig über 20 Prozent im Durchschnitt mehr, teilweise sogar bis zu 30 Prozent. Doch was Ver.di fordert, führe teilweise zu Gehältern auf HHLA-Niveau. Und das bei Mitarbeitern, die überwiegend Quereinsteiger sind und durch das Unternehmen entsprechend qualifiziert werden müssen. Je nach Dienstalter und Qualifikation zahlt HLM seinen Mitarbeitern Jahresgehälter zwischen 30.000 und 50.000 Euro.

„Tarife müssen nach den vielen Jahren der Stagnation angepasst werden, aber sie dürfen nicht maßlos sein“, rechnet Oestmann vor. Denn dann bestünde die Gefahr, dass Hamburg weiter Kunden verliere. Was wiederum zur Folge hätte, dass man weniger Festmacher braucht. So gräbt sich der Hafen sein Wasser selbst ab.

Text: Matthias Soyka

Rostock mit Umschlagrekord

Im ersten Halbjahr gingen 15,2 Millionen Tonnen über die Kaikanten



Fotos: SLH

Einziger Wermutstropfen: An der Hafeneinfahrt bildet das havarierte Errichterschiff bei Liebherr einen Engpass

Der Güterumschlag im Rostocker Hafen brummt. Trotz der Corona-Pandemie stieg der Warenverkehr in der Hansestadt im ersten Halbjahr 2021 um 13 Prozent auf 15,2 Millionen Tonnen, davon 14,4 Millionen Tonnen im Überseehafen, der Rest im Chemiehafen Yara sowie im Fracht- und Fischereihafen. Das Jahresergebnis könnte also erstmals die 30 Millionen Tonnen erreichen, zumal seit Monatsbeginn eine neue Fährlinie nach Stockholm (Nynäshamn) den Betrieb aufgenommen hat. Die Rederi AB Gotland will zunächst mit einem Schiff dreimal in der Woche von Rostock aus starten. Am Wochenende wird auch Gotland mit angelaufen.

Der Geschäftsführer Hakan Johansson plant bis zum Jahresende ein zweites Schiff in die Ostsee zu verlegen, was die Jahreskapazität auf 75.000 Einheiten hochschnellen lassen würde. Bei einer moderaten Auslastung könnte dies einen Umschlagzuwachs von rund 500.000 Tonnen bewirken.

ROSTOCK PORT-Geschäftsführer Gernot Tesch betonte, dass die erfreuliche Entwicklung des Hafens ausschließlich vom Güterverkehr getragen sei. Vor allem der RoRo-Verkehr legte um stolze 20 Prozent auf 9,1 Millionen zu, während der Anteil des Massenguts am Gesamtumschlag mit 5,3 Millionen Tonnen bei 37 Prozent lag. Besonders der Eisenbahnverkehr der Stena Line-Fähren „Skane“ und „Mecklenburg-Vorpommern“ boomte. Da zum Jahresbeginn die Storebeltbrücke auf dem Großen Belt gesperrt war, mussten viele Züge auf den Weg über die Fähren ausweichen. Mit 14.800 transportierten Eisenbahnwaggons legte dieses Segment um sagenhafte 53 Prozent zu. „Etliche Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in dieser Zeit festgestellt, dass die Seeverbindung erhebliche Vorteile mit sich bringt, so dass sie nach der Wiedereröffnung der Brücke nicht wieder abgewandert sind.“ So sei der Seeverkehr beispielsweise nicht so störanfällig. Nicht zuletzt deshalb hat auch der Kombinierte Verkehr massiv zugelegt. Fast 64.000 Einheiten bedeuteten einen Zuwachs von 41 Prozent. Zum Jahresbeginn hatten neue Verbindungen nach Luxemburg und Bratislava den Betrieb aufgenommen.

Herbe Verluste musste Rostock Port jedoch weiterhin im Personenverkehr hinnehmen. Hier wurden rund eine halbe Million Passagiere befördert, was einem abermaligen Rückgang von zehn Prozent bedeutet, wenngleich mit dem Einsetzen der Hauptreisezeit zuletzt eine deutliche Erholung spürbar war. Allerdings hatte schon im vergangenen Jahr

ROSTOCK PORT in diesem Bereich einen Gewinnrückgang von 4 Millionen Euro hinnehmen müssen, was etwa zehn Prozent des Gesamtüberschusses ist. Dies wirke sich auch auf die Investitionen in den darauffolgenden Jahren aus, sagte der zweite ROSTOCK PORT-Geschäftsführer Jens A. Scharner. Gleichwohl hätten die Investitionen der letzten Jahre Wirkung gezeigt. So nimmt in den nächsten Wochen ein weiterer Automobillogistiker die Arbeit auf, nachdem die Hafengesellschaft die notwendigen Flächen dafür saniert hatte. Zudem wurde für den Kombinierten Verkehr ein zusätzliches 740-Meter-Gleis fertiggestellt.

Drehscheibe für Neue Seidenstraße

Auch von der Neuen Seidenstraße hat Rostock Ports profitiert. Auch wenn die Mengen, die über den Landweg aus China in Richtung Europa wie überall andernorts auch deutlich unter einem Prozent des Gesamtumschlags liegen, böten diese containerisierten Ladungen doch einen weiteren Zugang zum wertschöpfungsintensiven Stückgutverkehr, so Scharner. Etliche Kunden hätten die Fährlinie von Kaliningrad nach Rostock genutzt, um den schon jetzt überlasteten Landweg zu meiden. Von Rostock aus werde die Ladung entweder auf den RoRo-Schiffen nach Skandinavien oder per Bahn nach Mittel- und Südeuropa weitertransportiert.

Insgesamt trugen Stückgüter mit 310.000 Tonnen zum Gesamtumschlag bei, was einem Zuwachs von sechs Prozent entspricht. Vor allem Krananlagen und Rohre wurden verstärkt verladen.

Flüssiggüter wurden dagegen 30 Prozent (370.000 Tonnen) mehr, insgesamt 1,63 Millionen Tonnen, umgeschlagen, Schüttgüter stagnierten bei 3,4 Millionen Tonnen, Getreide war nach der guten Ernte im vergangenen Jahr mit 1,9 Millionen Tonnen leicht rückläufig.

Gernot Tesch,
Geschäftsführer ROSTOCK PORT

Jens A. Scharner,
Geschäftsführer ROSTOCK PORT

In den kommenden Jahren will Rostock Port die Umstellung auf regenerative Energie vollziehen. Wie in Hamburg soll auch hier eine 100-MW-Elektrolyseanlage zur Produktion von Wasserstoff entstehen.

Einen Dämpfer musste indes die Hafengesellschaft bei der Vertiefung des Seekanals hinnehmen. Nachdem alle Umweltverbände keine rechtlichen Bedenken gegen den Planfeststellungsbeschluss vorgebracht hattn, hat nun doch eine Privatperson gegen das Vorhaben geklagt. Inwieweit das Projekt dadurch verzögert wird, ist fraglich. Scharner hofft, dass die Vertiefung in zweieinhalb Jahren abgeschlossen ist.

Text: Matthias Soyka

Mit der „Drotten“ startete eine neue Fährlinie nach Stockholm

Starkes zweites Quartal

3,8 Prozent mehr Seegüter und 5,5 Prozent mehr Container in Hamburg umgeschlagen

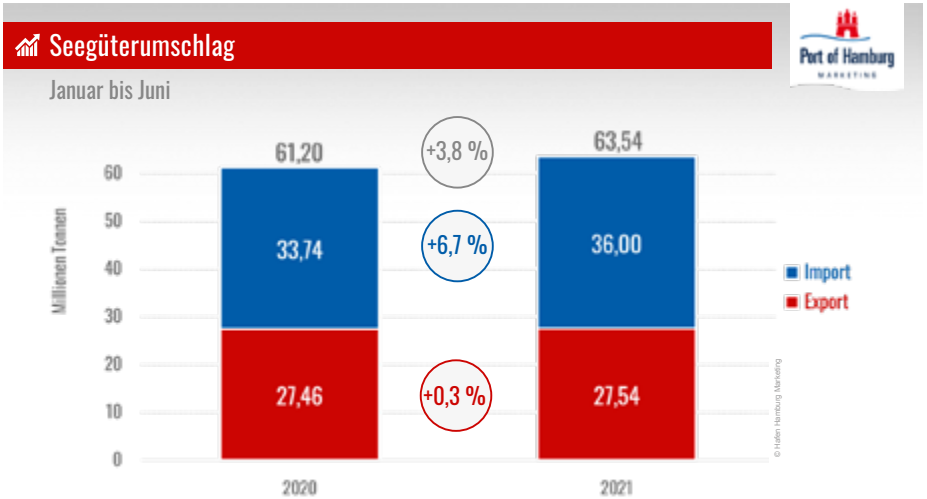
Der Hamburger Hafen hat einen Großteil seiner corona-bedingten Umschlagverluste wieder aufgeholt. Insgesamt wurden 63,5 Millionen Tonnen umgeschlagen, was einen Anstieg von 3,8 Prozent bedeutet. Noch besser lief es im Containerbereich. Hier gingen 4,31 Millionen TEU über die Kaikanten (+ 5,5 Prozent). Jedoch ging dieses Geschäft weitgehend an der HHLA vorbei. Sie legte in der Hansestadt nur um ein halbes Prozent auf knapp 3,1 Millionen TEU zu. Dennoch stiegen bei ihr die Betriebserlöse (EBIT) um 63,2 Prozent auf 90,5 Millionen Tonnen. Dabei profitierte Hamburgs größtes Umschlagunternehmen allerdings von deutlich höheren Lagergeldern, die sie für verspätet abgeholte Container erhob.

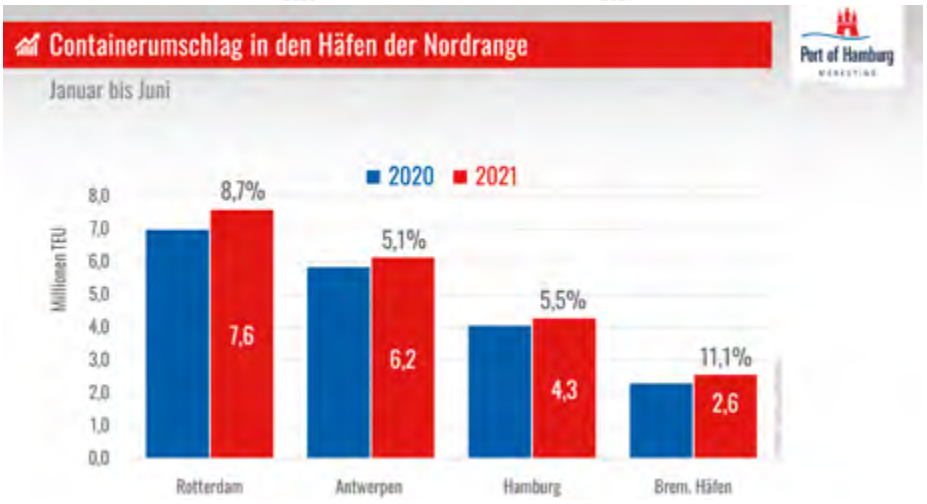
Richtig gut entwickelte sich erst das zweite Quartal, nicht zuletzt, weil die erste Stufe der Fahrrinnenanpassung freigegeben wurde. Bis zu 90 Zentimeter mehr Tiefgang dürfen Schiffe nun mitbringen. Da die Zahl der Megacarrier über 18.000 TEU, die Hamburg anliefen, erneut um fast ein Viertel zunahm, war dies auch absolut nötig, bestätigte HPA-Chef Jens Meier. Der gesamte Ausbau soll im Herbst abgeschlossen sein.

Getragen wurde das Umschlagplus fast ausschließlich vom stark verbesserten Import, besonders aus China. Der Handel mit China schnellte um 14,2 Prozent in die Höhe, Nordamerika lag 7,9 Prozent im Plus, Lateinamerika sogar 11,9 Prozent. Vor allem der wertschöpfungsreichere Umschlag mit beladenen Containern zeigte sich massiv erholt, während fast ein Viertel weniger Leercontainer auf die Schiffe gehoben wurde.

Auch im Massengutbereich gab es ein Plus von 3,3 Prozent. Nach dem außergewöhlich guten Jahr 2020, als im Zuge der Pandemie die Getreidelager leergekauft wurden, ist in diesem Bereich wieder Normalität eingekehrt. Der Umschlagrückgang um 900.000 Tonnen war erwartet worden. Dagegen waren Greifergüter wie Erz und Kohle stark gefragt. Beides legte rund ein Viertel zu. Selbst konventionelles Stückgut zeigte sich zum ersten Mal seit langer Zeit erholt. 590.000 Tonnen bedeuten ein Plus von 6,8 Prozent. Besonders Stahl und Kfz wurden exportiert, Holz importiert.

So positiv die Zahlen auch aussehen mögen. In den anderen Häfen lief es noch besser. Rotterdam legte beim Containerumschlag um 8,7 Prozent zu, Bremerhaven sogar um 11,1 Prozent. Nur Antwerpen lag bei den Zuwächsen mit 5,1 Prozent hinter Hamburg, kommt jedoch von einem deutlich höheren Niveau, so dass Hamburg erneut Marktteile verlor, wenngleich auch nur 0,3 Prozent.

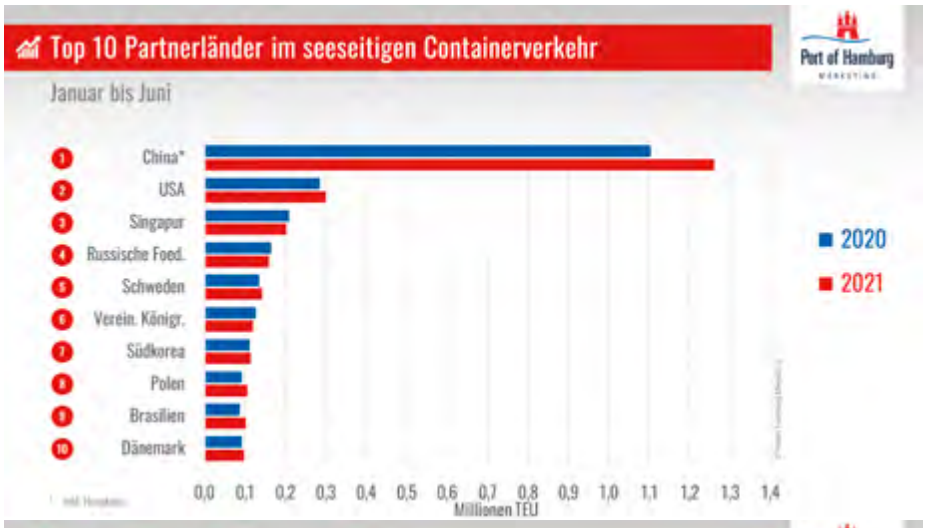


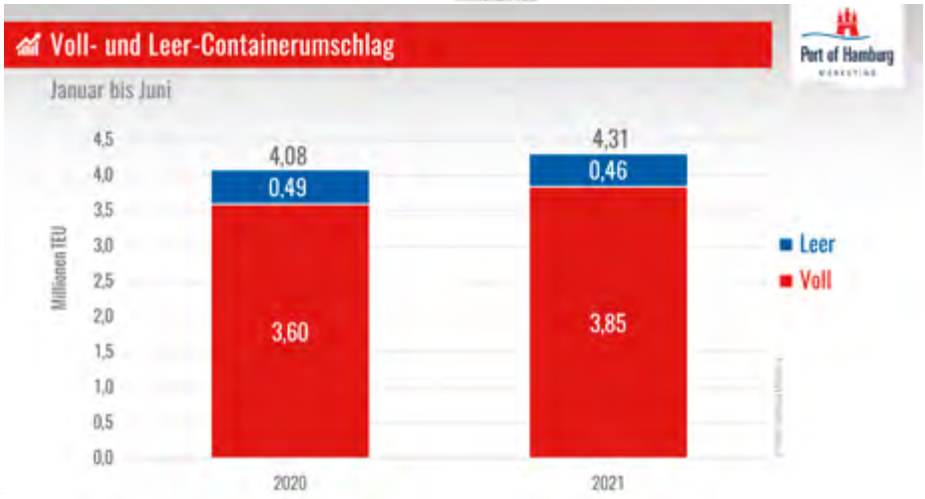


Einen Rekord indes verzeichnete erneut die Hafenbahn, die 1,37 Millionen TEU bewegte. Das sind 11,3 Prozent mehr als im Vorjahr. Dabei steig der Zahl der Züge nicht nur um 3,2 Prozent, sondern auch die Zahl der Waggons um 3,9 Prozent und deren Auslastung um 2,9 Prozent. Insgesamt hat damit Hamburg einen Marktanteil am Eisenbahn-Hinterlandverkehr in der Nordrange von sagenhaften 51 Prozent.

An der Börse kamen die Zahlen der HHLA weniger gut an, obwohl sie für das Geschäftsjahr ein nach oben korrigiertes EBIT von 140 bis 165 Millionen Euro prognostizierte. Der Gewinn wird aber im Wesentlichen vom Containertransport, vor allem durch die Metrans, getragen, die 19,3 Prozent mehr TEU beförderte.

Text: Matthias Soyka





becker marine systems

environmentally friendly becker products

COBRA Compact Battery Rack

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 Type Approval
- ESTRIN compliant (IEC 62619 & 62620)
- 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

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

Manoeuvring Systems
Energy-Saving Devices
Alternative Energies

www.becker-marine-systems.com

Wie viel Pepp muss in den HEP?

Der NABU fordert realistische Rahmendaten für den neuen Hafenentwicklungsplan

Die Hamburger Wirtschaftsbehörde arbeitet gerade an einem neuen Hafenentwicklungsplan (HEP). Der Alte von 2012 prognostizierte Umschlagzahlen von 17 Millionen TEU bis 2020 und 25 Millionen TEU bis 2025. Der tatsächliche Verlauf war indes ein ganz anderer. Seit 2009 verliert der Hamburger Hafen jährlich im Schnitt 1,2 Prozent an Containern, 8,5 Millionen TEU waren es noch 2020, wie Prof. Jan Ninnemann von der Hanseatic Port Consultancy auf einer Online-Diskussionsrunde des NABU Hamburg erklärte. Dessen Präsident Malte Siegert forderte sogleich, der Senat müsse beim neuen HEP realistischere Zahlen zu Grunde legen.

Malte Siegert,
NABU-Hamburg Präsident

Günther Bonz,
Präsident UVHH

Andreas Rieckhof,
Staatsrat Wirtschaftsbehörde

Siegert beschwor die übrigen Diskussionsteilnehmer, allen voran Wirtschaftsstaatsrat Andreas Rieckhof (SPD) und den Präsidenten des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, das Hafengebiet nicht weiter „zuzubetonieren“. Der Bau der A26 zwischen der A7 und der A1 (Hafenquerspange), sei durch die schwachen wirtchaftlichen Zahlen des letzten Jahrzehnts nicht mehr notwendig, zumal Direktanläufe von Großschiffen in der Ostsee die Feederzahlen in Hamburg einbrechen ließen. Zudem hätten HHLA und EUROGATE massiv in Häfen im oder nahe des Mittelmeers (Triest, Tanger) investiert. Offenbar seien sie der Meinung, dass sich künftig Tanger als zentraler Hub für das Mittelmeer, die Nordseehäfen, Ost-Amerika und Westafrika etablieren werde, so dass von dort nur kleinere Schiffe Hamburg anlaufen dürften. Zudem griff der NABU-Chef eine These Ninnemanns dankbar auf, dass, falls sich der 3-D-Druck global durchsetzen werde, die internationalen Containerströme um bis zu 40 Prozent einbrechen könnten.

Auch der Stadtteil Moorburg müsse endlich als Hafenerweiterungsgebiet gestrichen werden. Der Hafen brauche nicht mehr Platz. Im Gegenteil: Im Hafengebiet seien viele Fläche kaum genutzt. Auf dem Kleinen Grasbrook stünden (bei Unikai) überwiegend nur Autos herum. Man könnte hier stattdessen wunderbar 20.000 bis 30.000 Menschen ansiedeln.

Dem entgegnete Bonz, dass selbst etwaige Feederschiffe aus Tanger immerhin noch eine Größe von 14.000 TEU haben dürften. Bereits jetzt schon habe sich der Welthandel in den letzten Jahren massiv verändert. Bis zur Lehman-Krise 2008 sei das Hafengeschäft ein Anbietermarkt gewesen, ergänzte Rieckhof, nun sei es ein Käufermarkt. Dies, erklärte Nin-

nemann, sei vor allem durch Überkapazitäten entlang der Nordrange entstanden. Dabei sei der Preis das oberste Kriterium.

Und hier habe Hamburg in der Vergangenheit erhebliche Fehler gemacht, prangerte Bonz an. Hamburg sei schlicht zu teuer. Die Terminal-Miete an der Elbe liege bei rund 10 Millionen Euro, in Antwerpen bei 4 Millionen Euro, in Rotterdam zwischen 5 und 6 Millionen Euro. Auch die Lohnkosten, die ungefähr die Hälfte der Terminalkosten ausmachten, seien in der Hansestadt mit am höchsten. Nur in Frankreich und Portugal werden höhere Gehälter gezahlt. In Antwerpen und Rotterdam seien sie deutlich niedriger, gut 20 Prozent im Schnitt. Auch die Steuern und Energiekosten sind in Deutschland am höchsten. Zudem würden andere Häfen der Nordrange und im Mittelmeer massiv von der EU

Prof. Jan Ninnemann,
HTC Hanseatic Port Consultancy

unterstützt. Und die immer noch nicht an andere EU-Staaten angeglichene Handhabung der Einfuhrumsatzsteuer tue ein Übriges.

Dem hielt Rieckhoff entgegen, dass die Reedereien bei ihren Preiskalkulationen immer das Netzwerk als Ganzes sehen, Man müsse die Kostenentwicklung der gesamten Transportkette sehen. Zwar seien für Reeder die Terminalkosten mit 80 Prozent dominant, jedoch profitiere Hamburg von seiner natürlichen Lage tief im Landesinneren und seinem erstklassigen Bahnanschluss. Befürchtungen des NABU, Piräus könnte Hamburg den Rang als Hub für südosteuropäische Staaten ablaufen, erteilte er eine klare Absage: „Der Hafen liegt viel zu weit weg."

Immerhin ein wenig Einigkeit bestand bei der Frage, wie die Sedimente des Hafens zu handhaben seien. Siegert warf dem Senat absolute Konzeptionslosigkeit vor. Rieckhof räumte ein, dass auf jeden Fall die Kreislaufbaggerei vor Neßsand beendet werden müsse.

Text: Matthias Soyka

SCHRAMM
Ports & Logistics
BRUNSBÜTTEL PORTS more than moving
RENDSBURG 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

Viel Luft nach oben

Eine neue Planco-Studie sieht Chancen für die norddeutsche Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt spielt im norddeutschen Raum eine eher untergeordnete Rolle. Rund elf Prozent im Hinterlandverkehr Hamburgs werden von ihr abgedeckt. Das Allermeiste, was transportiert wird, ist Massengut, der Anteil am Containerverkehr liegt gerade einmal bei zwei Prozent. Gerade unter dem Umweltaspekt sei dies unverständlich, sagte Gunnar Platz bei der Vorstellung einer Studie, die sein Planco-Institut zusammen mit dem Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) und dem Duisburger Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) erstellt hat. Bis zu fünf Prozent seien durchaus möglich, glaubt Stefan Kunze vom Hafen Hamburg Marketing (HHM).

Sebastian Poser ,
Elbe Allianz e.V.

Tobias Siewert,
Bündnis Elbe-Seitenkanal e.V.

Stefan Kunze,
Hafen Hamburg Marketing

Insgesamt werden laut der Studie 24,4 Millionen Tonnen jedes Jahr auf den norddeutschen Binnenwasserstraßen bewegt. 14,4 Millionen Tonnen entfallen auf den Hafenhinterlandverkehr. Bei zwei Dritteln handelt es sich um trockene Massengüter (Kohle, Erz, Getreide, Baustoffe etc.). Das Netz sei weit verzweigt, so Platz. Jedoch spielten viele der 88 Binnenhäfen keine große Rolle. 60 Prozent der Ladung werde von den zehn größten Häfen abgedeckt, bei den Containern werden sogar mit 98 Prozent nur sechs Häfen gefahren. Besonders im Massengutbereich sind große Verlagerungspotenziale sichtbar. In den Großraum Magdeburg/Braunschweig werden beispielsweise rund 6 Millionen Tonnen Eisenerz und 2,1 Millionen Tonnen Kohle via Hamburg per Bahn importiert. Haupthemmnis im norddeutschen Binnenschiffverkehr sei das unterdimensionierte Schiffshebewerk in Scharnebeck, das nur Schiffe mit einer Gesamtlänge von 100 Metern fassen kann. Moderne Großgüterschiffe messen aber 115 Meter. Deshalb seien meist auch nur kleinere Schiffe unter 2.000 Tonnen im Einsatz.

Jedoch sind laut Platz im Bundesverkehrswegeplan eine Reihe von Ausbauten aufgelistet. Quasi das gesamte Binnenwasserstraßennetz soll auf 2,80 Meter vertieft werden, das Schiffshebewerk durch die „Schleuse Lüneburg“ ersetzt werden. Das 330-Millionen-Euro-Projekt dürfte allerdings in diesem Jahrzehnt nicht mehr fertig werden.

Spätestens dann wäre ein vollwertiger Binnenschiffverkehr in Richtung Hamburg möglich. Da das Binnenschiff laut Platz das ökologischste Transportmittel von allen sei, wäre dies auch absolut wünschenswert. Gleichwohl könnten auch die meist recht alten Einheiten schon jetzt eine Modernisierung vertragen. Neue Antriebe böten ein enormes Einsparpotenzial. 35 Prozent weniger Emissionen bis zum

Jahr 2035 seien problemlos möglich.

Bei einer Diskussionsveranstaltung des HHM, auf der die Studie vorgestellt wurde, betonten alle Teilnehmer die Wichtigkeit des Neubaus der Schleuse Lüneburg. Bis dahin müsste die Elbe besser unterhalten werden, um Störungen im Elbe-Seitenkanal zu kompensieren, sagte Kunze. Erst durch den Neubau werde der Elbe-Seitenkanal zu einer modernen Wasserstraße.

Sebastian Poser von der Elbe Allianz beklagte, dass die Elbe aufgrund des niedrigen Wasserstandes die meiste Zeit des Jahres nicht schiffbar sei. Seit geraumer Zeit werde das Schiffshebewerk mit nur einem der beiden Tröge gefahren. Fällt dieser aus, gäbe es keinen Ersatz. Für Binnenschiffreeder bestehe zudem das Problem der meist zu kurz laufenden Verträge. Viele scheuten die Investitionen in neues Equipment oder

Gunnar Platz,
PLANCO Consulting GmbH

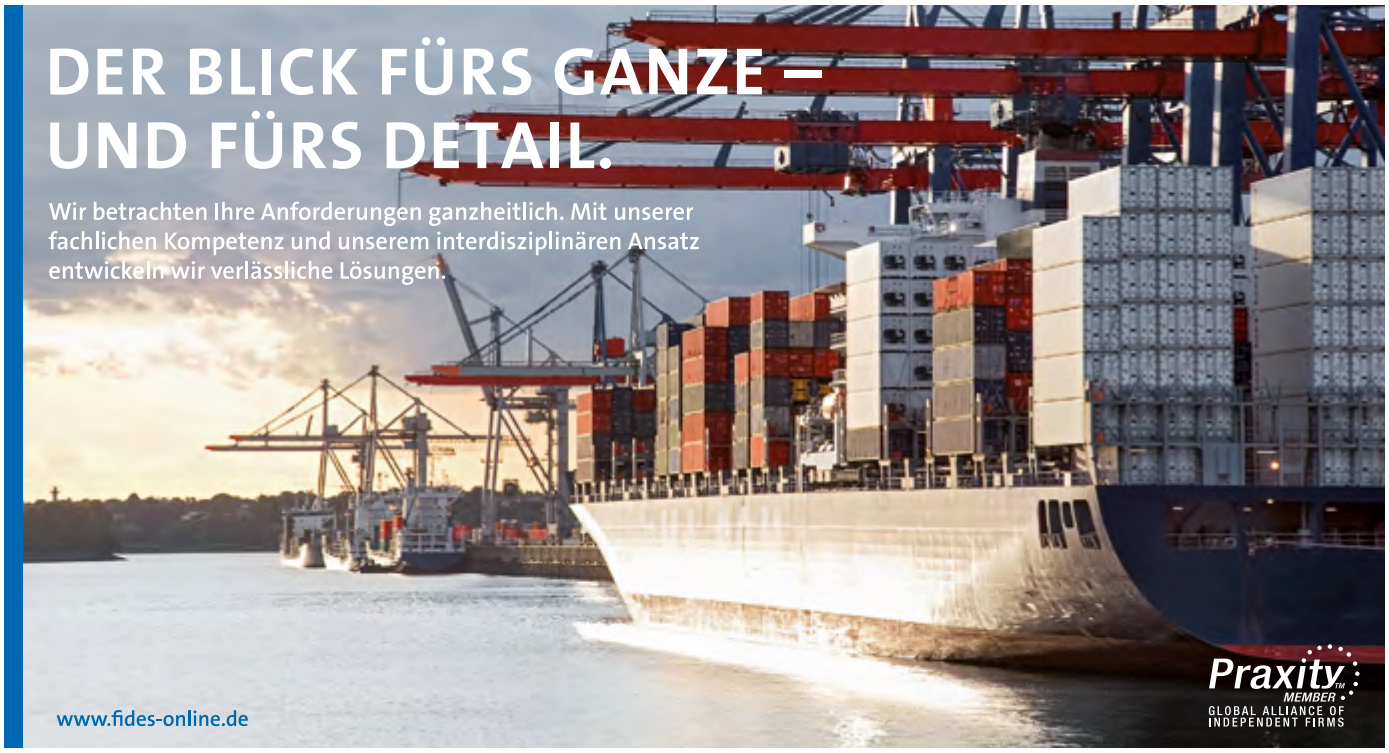
deren Modernisierung, wenn sie nur über Kontrakte verfügten, die maximal ein Jahr Laufzeit hätten. Zudem seien neue Technologien noch nicht ausgereift. Dem stimmte Tobias Siewert vom Bündnis Elbe-Seitenkanal zu. Auch das zu kleine Schiffshebewerk in Scharnebeck sei ein Hemmnis für Neuinvestitionen. Der Neubau sei überfällig. Gut ein Jahrzehnt sei der Bundesverkehrshaushalt unterfinanziert gewesen. Nun bestehe ein enormes Nachholpotenzial.

Um das Binnenschiff attraktiver zu machen, sei auch eine Marketingoffensive nötig, meinte Poser. „Viele große Logistiker haben das Binnenschiff nicht auf ihrer Rechnung." Auch an den Überseeterminals gebe es immer wieder bei der Abfertigung Probleme. Lange Wartezeiten seien die Folge. Der Hauptgrund dafür sei, dass die Vertragspartner für die Terminals einzig die Überseereeder seien, erklärte Kunze. Die pandemiebedingte Störung der internationalen Transportsysteme habe dies nur verstärkt.

Text: Matthias Soyka

FIDES
Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater



Weniger Gewicht an Bord

Das Hamburger CMT forscht an energiesparenden Konstruktionen

Foto: mediathek@deutschebahn.

Selbst kleine Gewichtsreduktionen in Zügen oder Schiffen verringern auf Dauer viele Emissionen

Eine große Säule zum Erreichen der Klimaziele der Bundesregierung ist das Einsparen von Energie. In vielen Bereichen war das anfangs relativ leicht, etwa durch den Tausch von herkömmlichen Glühlampen gegen LED-Leuchtmittel. Doch gerade im Transportsektor stößt man schnell an seine Grenzen, vor allem auf dem Wasser und auf der Schiene. Das Hamburger Center of Maritime Technologies (CMT) ist nun im Rahmen eines Forschungsprogramms des Bundeswirtschaftsministeriums dabei, Einsparpotenziale beim Bau von Kreuzfahrtschiffen und Eisenbahn-Personenwagen zu entwickeln.

LESSMAT (die Kurzform für das Englische „weniger Material“) heißt das Programm, das auf drei Jahre ausgelegt ist und mit rund 3 Millionen Euro aus Berlin gefördert wird. Der Verband für Schiffbau und Meerestechnik, dessen Tochtergesellschaft das CMT ist, hat derartige Forschungszuschüsse seit Jahren gefordert. Federführend ist bei dem Programm Siemens Mobility. Außerdem sitzen noch die Meyer-Werft, das Helmholtz-Zentrum Hereon und die TU Hamburg (TUHH) mit im Boot. Im Wesentlichen geht es darum, die Rohbaustrukturen von Personenzügen und Kreuzfahrtschiffen leichter und effizienter zu gestalten. Matthias Krause, Manager Forschung und Entwicklung beim CMT, hält rund 120 Tonnen weniger Gewicht bei Kreuzfahrtschiffen und eine knappe Tonne weniger bei einem Personenwaggon für möglich.

Eine Tonne weniger spart 80.000 Kilowattstunden

Das klingt erst einmal wenig, wenn man bedenkt, dass ein Kreuzfahrtschiff bis zu 180.000 Tonnen auf die Waage bringt, ein Personenzug bis zu 400 Tonnen. Projektleiter Mark Krensel rechnet jedoch die Energieeinsparung über die Lebensdauer eines Zuges oder eines Schiffes hoch. Dann kommen doch ganz beachtliche Mengen zustande: 80.000 kWh weniger Strom benötigt ein Zug über 30 Jahre und verursacht so 49 Tonnen weniger CO_2, ein Schiff könnte rund 550 Tonnen Kraftstoff oder 2.052 Tonnen CO_2 weniger ausstoßen. Auch bei der Produktion selbst würden weniger Schadstoffe erzeugt: Bei einem Triebzug etwa 3,4 Tonnen weniger CO_2, bei einem Schiff 175 Tonnen. Hochgerechnet auf die Jahresproduktion von 700 Wagen wären das fast 35.000 Tonnen CO_2 und bei drei Schiffen 6.155 Tonnen.

Zudem soll das Konstruktionsdetail „geschweißte Profile in Kreuzfahrtschiffen“ nur als Demonstrationsfall dienen. Denn die Meyer Werft will durch LESSMAT ihr Leichtbau-Knowhow grundsätzlich erweitern und daraus Potenziale ableiten,

wie neue Bauweisen auch in anderen Bereichen eingesetzt werden können.

Noch steht das Programm ganz am Anfang. Das 15-köpfige CMT-Team, das aus Ingenieuren unterschiedlichster Fachrichtungen wie Schiffbau, Wirtschaft oder Maschinenbau besteht, schaut sich zunächst die Konstruktionspläne herkömmlicher Schiffe an. Ein Ansatzpunkt sind laut Krause die Träger, die die Längs- und Quersteifigkeit des Schiffsrumpfs garantieren. „Diese werden auf der Werft in nur einer Größe gebaut, egal wo sie eingesetzt werden“, erklärt Krause. Vor allem im oberen Schiffskörper gebe es Potenzial, hier weniger starke Profile zu verwenden.

Auch bei der Fertigung selbst könnte eine neue Technik die Arbeiten revolutionieren. Das „Reib-Rühr-Schweißen“ basiert auf der Reibungsenergie, erzeugt durch ein rotierendes Keramikwerkzeug und die Stahlplatten, was zur Plastifizierung und Vermischung beider Bauteile führt (ohne Aufschmelzen) und zu einer ultraglatten Schweißnaht zusammenläuft. Noch allerdings hat das Werkzeug nur eine sehr geringe Lebensdauer und ist zu teuer. Hier wird das Helmholtz-Zentrum Hereon neueste Entwicklungen in der Werkzeugtechnologie untersuchen, die zu einem Durchbruch bei der Anwendung dieses Verfahrens im Schiffbau führen könnten. Eine weitere Option ist die Verwendung anderer Materialien. Statt Stahl wären an manchen Stellen (faserverstärkte) Kunststoffe, Aluminium und Titan denkbar.

Jedes neue Bauteil muss auf weitere Faktoren wie Sicherheit (Feuerresistenz), Wirtschaftlichkeit (Kosten) oder Stabilität geprüft werden. Die TUHH wird hierzu u.a. ein Gutachten erstellen. Zudem werden an der TU Harburg die neuen Prozesse und Methoden mit Hilfe von Demonstrationsrobotern auf ihre Effizienz und Umsetzbarkeit getestet und mit diesem vor Ort etwa in der Meyer Werft unter Realbedingungen produziert. Letztlich müssen etwaige Veränderungen von den Klassifikationsgesellschaften abgesegnet werden, damit veränderte Einheiten auch einen Versicherungsschutz erhalten.

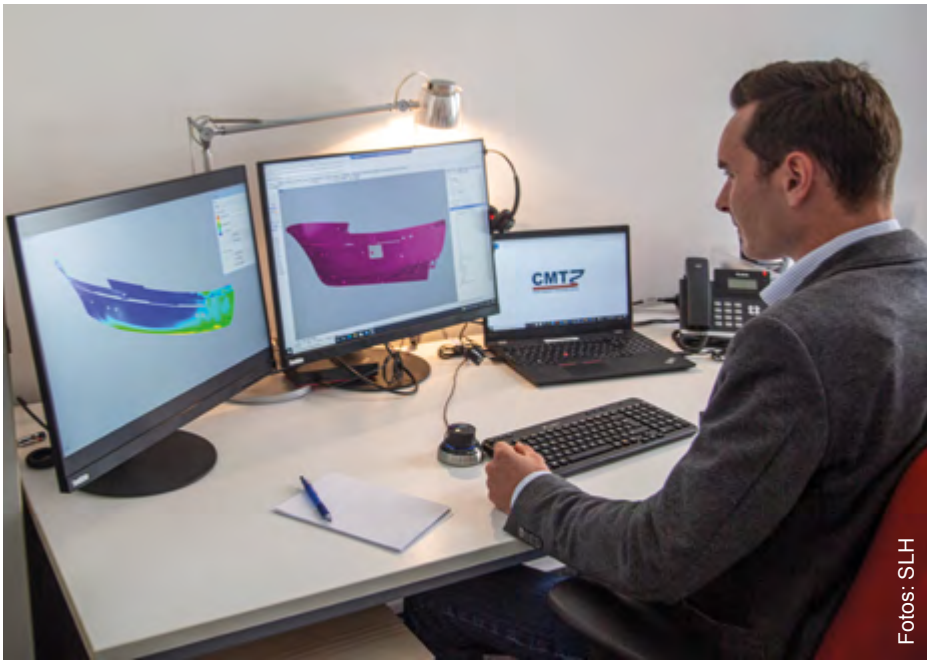
Matthias Krause,
Manager Forschung CMT

Mark Krensel,
Projektleiter LESSMAT

„Die neuen Teile werden anfangs dadurch natürlich teurer sein“, glaubt Krause. Allerdings stünden dem dann auch Einsparungen beim Material, beim Verbrauch und durch ein womöglich höheres Platzaufkommen für Passagiere entgegen.

Zwischen den fünf Beteiligten Gesellschaften des LESSMAT-Programms soll ein reger Austausch stattfinden. Es soll ausgelotet werden, ob Erkenntnisse aus dem Schiffbau auch beim Waggonbau anwendbar sind und umgekehrt. Ergebnisse sollen Mitte 2024 vorliegen.

Text: Matthias Soyka



Schiffbauingenieur Robert Julius Glade checkt einen 3-D-Schiffsrumpf

Gefahr ist sein Geschäft

Torben Lübkert berät mit seiner Firma GLL Logistiker mit schwieriger Ladung

Torben Lübkert unterhält auch ein kleines Lager, in dem Waren kommissioniert werden können

Mindestens jeder zehnte Transport in Deutschland enthält Gefahrgüter. Viele, die eine Palette oder manchmal auch nur ein Paket auf die Reise schicken, wissen das oft gar nicht. Denn die Liste der Gefahrgüter ist lang (siehe Kasten rechts) und enthält weit mehr als nur Explosivstoffe oder Benzin. Einfache Mobiltelefone oder Baumwolle zählen dazu. Und Unwissenheit schützt vor Strafe nicht. Denn vor dem Gesetz zählt der Absender auch immer mit als Verlader. Und wer im Luftverkehr ein Gefahrgut falsch deklariert oder keine Ausbildung für dieses Spezialgebiet nachweisen kann, begeht sogar eine Straftat. Damit das nicht passiert, gibt es Firmen wie die GLL GmbH von Torben Lübkert.

Seit zwölf Jahren betreibt er sein kleines Unternehmen vom Norden Hamburgs aus. GLL steht für „Gefahrgut, Ladungssicherung, Logistic“, womit die ganze Bandbreite seiner Dienste auch gleich erklärt ist. Die Liste seiner Kunden ist so lang und vielfältig, wie die der Gefahrgüter. Flugzeug- und Autobauer, Speditionen, Fuhrunternehmen, wissenschaftliche Institute, Industrie, Chemischer Handel, Medizintechnik-Ausrüster, Mineralölbetriebe, Schiffsausrüster oder Baumärkte und Discounter.

Sie alle nutzen die Dienste der GLL in unterschiedlicher Weise. Oberster Grundsatz seiner Firma aber sei das Anbieten von Lösungen, erklärt der gelernte Speditionskaufmann. „Viele unserer Mitbewerber kontrollieren die korrekte Verpackung von Gefahrgütern, überreichen ihren Kunden aber nur eine Liste, auf der die Ordnungsmäßigkeit per Häkchen bestätigt ist oder eben nicht. Wir dagegen schreiben auch dazu, was getan werden muss, wenn die Ware falsch verpackt ist und fangen zur Not im Ursprung beim Gefahrstoff an.“

Aufklärung zählt zu den Kernaufgaben der sieben GLL-Mitarbeiter. So geben sie auch Fortbildungs- und Trainingskurse in Sachen Gefahrgüter und Ladungssicherung. Denn auch richtig Laschen will gelernt sein. Die Firmen werden vorrangig Inhouse bei Ihren Waren trainiert, kleine Gruppen kommen in die Zentrale in Hamburg-Poppenbüttel oder die GLL mietet einen externen Raum. Dabei können die Kunden auch Zusatzqualifikationen erhalten, die sie dann auch offiziell berechtigen, Gefahrgüter etwa für Flugtransporte aufzugeben.

Nicht selten kommt es vor, dass Neukunden anrufen und ein akutes Problem haben. Etwa wenn eine Palette in einem Hafen abgelehnt oder eine Luftfracht verweigert wurde. Dann rücken die GLL-Mitarbeiter aus und verpacken die

Ware notfalls vor Ort auch neu. Korrekt ausgestellte Dokumente gibt es obendrauf.

Der Kundenstamm erstreckt sich mittlerweile auf ganz Deutschland und jeden Verkehrsträger. Lübkert und sein Team sind dabei darauf bedacht, stets kostengünstige Lösungen anzubieten. „Grundsätzlich ist es erheblich billiger, bei größeren Sendungen wie etwa Projektladung Gefahrgüter von der restlichen Ladung zu trennen und gesondert zu verschicken. Sonst muss eine gesamte Anlage als Gefahrgut deklariert und auch so behandelt werden."

Notfalls auch Ware durch anderen Kunden verschicken

Wenn einem Kunden adhoc gar nicht geholfen werden kann, bietet ihm Lübkert an, die Ware von einem seiner anderen Kunden versenden zu lassen, damit die Kuh erstmal vom Eis ist. Denn viele kleine und mittlere Betriebe haben keinen Gefahrgutbeauftragten, der dafür extra geschult ist. „Oft lohnt sich für die Betriebe der Aufwand nicht, wenn sie nur einmal im Jahr problematische Waren verschicken. Dann kommen wir ins Spiel", erklärt Lübkert. Etwa für einen Theaterbauer, der nur ab und zu Bühnenfarben transportieren muss. Oder für Discounter, die jahreszeitlich bedingte Aktionsware zu verteilen haben.

Torben Lübkert,
Geschäftsführer GLL

Der Mehraufwand lohne sich in jedem Fall, betont Lübkert. Auch in Beratungen aufgedeckte Randgebiete wie die Chemikalienverbotsverordnung mit Dokumentationspflichten oder Sprengstoffvorschriften werden mit Lösungen bedacht. Zum einen komme dadurch die Ladung sicher ans Ziel, zum anderen erspare man sich unnötigen Ärger. „Die Behörden sind mittlerweile deutschlandweit gut vernetzt. Beanstandet eine Autobahnpolizei in Süddeutschland einen Bremer Lkw, gibt sie das an das zuständige Amt an der Weser weiter, die dann eine Betriebsprüfung beim Versender anordnet."

Sollte mal richtig Not am Mann sein, hält GLL auch ein kleines eigenes Lager bereit. Ware kann hier auch kommissioniert werden. Dazu lagert hier das ein oder andere Verpackungsmaterial, um für den Kunden vor Ort stets einsatzbereit zu sein.

Text: Matthias Soyka

Liste der Gefahrgüter

Klasse	Gefahrgut	Beispiele
1	Explosivstoffe	Feuerwerk, Airbags
2	Gase	Propangasflaschen, Gasfedern, Feuerzeuge
3	Entzündbare Flüssigstoffe	Benzin, Lacke, Duftöle, Desinfektionsmittel
4.1	Entzündbare Feststoffe	Streichhölzer, Schwefel
4.2	Selbstentzündliche Stoffe	Kohle, Kohlenstaub
4.3	Gasbildende Stoffe	Natrium, Lithium, Carbid
5.1	entzündend wirkende Stoffe	Kleber
5.2	Organische Peroxide	Härter, Bleichmittel
6.1	Giftstoffe	Arzneimittel, Lebensmittelzusätze
6.2	Ansteckende Stoffe	Klinikabfälle, Viren
7	radioaktive Stoffe	Uran, Proben, kontaminierte Teile
8	ätzende Stoffe	Säuren, Laugen, Batterien, Desinfektionsmittel
9	Verschiedenes	Handys, Batterien, Futtermittel, Airbags, Autoschlüssel

Wie belastbar sind unsere Straßen?

Hamburg hat weder eine ausreichende Baustellenkoordination noch Verkehrslenkung

Die Berücksichtigung der Widerstands- bzw. Reaktionsfähigkeit der Straßeninfrastruktur gegenüber systemspezifischen Sonderbelastungen wie Verkehrsunfällen, Notfall-Situationen (Krankenversorgung, Brände), Starkregen (Entwässerung), Erhaltungsmaßnahmen wie Reparaturen und Umbauten der Verkehrswege oder der darunter liegenden technischen Infrastrukturen (Leitungssysteme) sind klassische Komponenten einer qualifizierten Planung und des qualifizierten Betriebs der Straßeninfrastruktur. Der international übliche Begriff dafür lautet: „Resilience".

Eine wesentlich anspruchsvollere Kategorie in der betreffenden Hinsicht sind Extremwetterlagen. Damit haben sich viele der davon bereits traditionell betroffenen Länder und Regionen der Welt seit Langem intensiv auseinandergesetzt. Mit dem fortschreitenden Klimawandel und den aufgrund dessen immer häufigeren, immer stärkeren und in immer mehr Regionen auftretenden extremen Wetterlagen ist die Beschäftigung mit der Widerstandsfähigkeit hinsichtlich der betroffenen verkehrlichen und technischen Infrastrukturen örtlich, regional und landesweit in jüngster Vergangenheit immer dringlicher und anspruchsvoller geworden.

Verheerende Wetterlagen nun auch in Deutschland

Mit den Unwettern in Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Bayern sowie ihren katastrophalen Folgen im Juli dieses Jahres hat die Problematik nun endgültig auch die Bundesrepublik erreicht – nach bereits einigen Vorläufern wie insbesondere den Flutkatastrophen 1962 und 1976 an der Elbe bzw. in Hamburg und die Oder-Hochwasser-Katastrophen 1997 und 2010 in Brandenburg. Umso wichtiger ist es, zumindest den konventionellen Anforderungen an die Resilienz qualifiziert gerecht zu werden. Dazu zwei typische Beispiele aus Hamburg.

Hamburg-Groß Borstel: Neue Straße, altes Problem – kaum Parkplätze

Eine alternde Straßeninfrastruktur sowie die damit verbundene Leitungsinfrastruktur erfordert in zunehmendem Umfang Erhaltungs- und Reparaturmaßnahmen und damit zeitweilige Einschränkungen der Leistungsfähigkeit und Flexibilität des Straßennetzes infolge der Einrichtung von Baustellen. Bei Verfolgung einer Fahrrad-zentrierten Verkehrswende („Fahrradstadt") kommen in der Regel umfangreiche Umbauten dazu. Im Übrigen mehren sich auch in Hamburg längst auch die Überflutungen von Straßen und Unterführungen als Folge von Starkregen. Daraus resultieren höchst komplexe Anforderungen an die Baustellenkoordination, wenn ein vertretbares Maß an Beeinträchtigungen auf die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erhalten bleiben soll. Hamburg ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür.

Hamburg gilt seit Jahren als „Stau-Hauptstadt". Als Hauptursache dafür werden in der Öffentlichkeit sehr zu Recht regelmäßig die offensichtlich höchst mangelhafte Baustellenkoordination sowie das nicht selten ebenso mangelhafte Baustellen-Management angeprangert. Das eskalierte Ende Juli dieses Jahres in einem „Brandbrief der Hafenwirtschaft" an den 1. Bürgermeister der Stadt. Auslöser war die Kombination zahlreicher Baustellen zum Sommeranfang auf den Hauptverkehrsstraßen im vor allem für die Funktionsfähigkeit der Hafenlogistik besonders wichtigen Hamburger Süden – mit der Folge häufig mehrstündiger Staus und damit Lieferverzögerungen. Das verstärkte sich kurz nach Eingang dieses Schreibens sogar noch massiv durch einen besonders schwerwiegenden Unfall.

Zu den international üblichen Maßstäben der Qualität des Managements der Widerstandsfähigkeit der Straßeninfrastruktur gehören auch die ökonomischen Konsequenzen der durch Baustellen verursachten Stauzustände. Damit scheint sich die Verkehrsbehörde der Stadt aktuell nicht konkret zu beschäftigen. Genau darum geht es aber sehr zu Recht offensichtlich der für Hamburg insgesamt so wichtigen Hafenwirtschaft in dem betreffenden Schreiben.

Zur mangelhaften Koordination kommt noch verschärfend der Umstand, das die Hamburger Lichtsignalinfrastruktur offensichtlich – und von Seiten der Verkehrsbehörde eingestandener Maßen – nicht flexibel auf temporär oder gar häufig veränderte Anforderungen anpassbar ist. Die Verkehrslenkung muss aufgrund dessen dann durch Polizisten vor Ort geregelt werden. Für eine Stadt, die sich mit dem Slogan „City of Solutions“ erfolgreich um die Austragung der Weltkonferenz für „intelligente Verkehrssysteme“ beworben hat, ist das als im höchsten Maße peinlich einzuordnen. Dabei handelt es sich seit Jahrzehnten um „State of the art“ in tatsächlich diesbezüglich führenden Metropolen und Städten.

Nur sehr langsamer Baustellenfortschritt

Zudem gehen die Arbeiten auf den Baustellen offensichtlich überwiegend nur sehr langsam voran (wenig Personal im tatsächlichen Einsatz, Einschichtbetrieb selbst im Sommer etc.): Infolgedessen müssen die Einschränkungen vielfach für lange Zeit aufrechterhalten werden. Dazu passt die Ankündigung des Verkehrssenators, dass der bevorstehende Umbau (Schwerpunkt Fahrradverkehr) einer der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen – der Max-Brauer Allee – mehrere Jahre dauern wird.

Im Stadtteil Groß Borstel steht derzeit eines der größten aktuellen Wohnbauprojekte Hamburgs kurz vor der Vollendung: das „Tarpenbeker Ufer“. Dort wird ein schmales, lang gezogenes Wohngebiet für über 2.000 Menschen durch eine einzige Sackgasse von fast 1.000 Metern Länge (ohne jegliche Ab- oder Verzweigung) für den motorisierten Straßenverkehr erschlossen, die in eine Nebenstraße des angrenzenden Stadtteils einmündet. Der Querschnitt der betreffenden Straße erfüllt lediglich die Anforderungen der traditionellen Vorschriften für die unterste Kategorie von Stadtstraßen mit Durchgangsverkehr („geringes Verkehrsaufkommen“ und „geringe Besiedlungsdichte“) - allerdings ohne dass die dort vorgesehenen Seitenstreifen vorhanden sind.

Neubaugebiet mit kaum Parkplätzen

Die Breite zwischen den Bordsteinen beträgt 5,5 Meter, an Fußgängerüberwegen eingeschränkt auf 4,0 Meter. Es sind keine gesonderten Fahrradwege vorhanden. Zusätzliche Anbindungen an andere Straßen in der Umgebung gibt es ausschließlich über Kieswege sowie einen mit Platten belegten Weg für kombinierten Fußgänger- und Fahrradverkehr. Aus Mangel an Parkplätzen im Gebiet selbst weichen Anwohner und Gäste regelmäßig in benachbarte Quartierstraßen aus, was bereits zu beträchtlichen Unstimmigkeiten geführt hat bzw. nach wie vor führt. Zudem finden (wo keine mobilen Sperrgitter oder Betonelemente platziert sind) Park- und Ladevorgänge teilweise auf den Fußwegen oder am Straßenrand statt – mit der Folge, dass dort dann vielfach selbst für Pkw lediglich Einrichtungsverkehr im Wechsel möglich ist.

Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

Das alles ist kaum (eher eindeutig nicht) vereinbar selbst mit den traditionellen Basis-Anforderungen an die Resilienz der Straßeninfrastruktur: Was passiert bei Verkehrsunfällen, Rettungseinsätzen, Bränden, Umweltfolgeschäden, Instandhaltungs- und Reparaturmaßnahmen etc. im Straßenbereich?

Stadt muss wieder sachorientiert planen

Es wäre wünschenswert, wenn sich die Stadt Hamburg (endlich wieder) sachorientiert mit den betreffenden klassischen Anforderungen an Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb der Straßeninfrastruktur beschäftigen und die Konsequenzen daraus qualifiziert praktizieren würde. Darüber hinaus sollte sie sich jedenfalls auch intensiv mit der Bewältigung künftiger extremer Wetterlagen beschäftigen. Dazu gibt es inzwischen international umfangreiche Materialien, deren Auswertung in diesem Zusammenhang höchst empfehlenswert ist.

Text: Dr.-Ing Andreas Kossak

Neues Vertragsrecht in Kraft

Warenkaufrichtlinie soll Verbrauchern beim Erwerb digitaler Waren mehr Sicherheit geben

Das BGB-Vertragsrecht wird digitaler: Im Juni haben Bundestag und Bundesrat sogenannte Umsetzungsgesetze zur Regelung des Verkaufs von Sachen mit digitalen Elementen und anderen Aspekten des Kaufvertrags verabschiedet. Durch diese Gesetze werden die europäische Warenkaufrichtlinie (kurz: WKRL – (EU) 2019/711) sowie die Richtlinie über digitale Inhalte und Dienstleistungen (kurz: DIDRL – (EU) 2019/770) in nationales Recht umgesetzt. Die beschlossenen Umsetzungsgesetze beinhalten weitreichende Änderungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB). Die Regelungen gelten für alle Verträge, die nach dem 1. Januar 2022 geschlossen werden.

Die WKRL bezweckt, die Verbraucherrechte beim Warenkauf und beim Kauf von Waren mit digitalen Elementen (z.B. Smart TV, Smartwatch) zu stärken und ersetzt die Verbrauchsgüterkaufrichtlinie. Ergänzend dazu befasst sich die DIDRL mit einer völlig neuen Materie, nämlich der Normierung von Verbraucherverträgen über digitale Inhalte (z.B. Computerprogramme, Audiodateien, Videospiele) und digitale Dienstleistungen (z.B. Cloud-Computing, Streaming-Dienste etc.). Was sich dadurch ändert, soll nachfolgend dargestellt werden.

Der Mangelbegriff in § 434 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) wird geändert. Eine Sache muss künftig den subjektiven Anforderungen (Beschaffenheitsvereinbarung) sowie den objektiven Anforderungen und den Montageanforderungen entsprechen (§ 434 BGB-neu). Daneben werden Anforderungen an die Montage und bei Waren mit digitalen Inhalten an die Installierbarkeit geregelt (§ 475b Abs. 2). Neu ist: Selbst wenn eine Sache der Beschaffenheitsvereinbarung entspricht, kann sie mangelhaft sein. Abweichungen von den objektiven Anforderungen können bei Verbrauchergeschäften nur wirksam vereinbart werden, wenn der Verbraucher vor Abgabe der Willenserklärung eigens darüber in Kenntnis gesetzt und dies im Vertrag ausdrücklich und gesondert vereinbart worden ist (§ 476 Abs. 1). Hingegen können im B2B-Bereich auch weiterhin Abweichungen vereinbart werden.

Zukünftig müssen Verkäufer Updates für digitale Elemente vorhalten. Für die Dauer der Aktualisierungspflicht gibt es allerdings keine zeitlichen Vorgaben. Nach dem Willen des Gesetzgebers soll es auf die sogenannte Verbrauchererwartung ankommen. Ob hierfür z.B. die Lebensdauer des Produkts heranzuziehen sein wird, ist völlig offen und wird wohl von den Gerichten zu entscheiden sein. Offen bleibt außerdem die Frage, inwiefern ein Verkäufer die Aktualisierung des digitalen Elements erfüllen kann. Der Verkäufer einer Ware ist selten auch der Hersteller des digitalen Elements. So ist ein Warenhaus typischerweise nicht in der Lage, das Betriebssystem eines Smart-TVs zu aktualisieren. Dadurch kann die Aktualisierungspflicht im Einzelfall zu Lasten des Verbrauchers aufgrund subjektiver Unmöglichkeit entfallen.

In § 439 Abs. 6 wird für den Fall der Nachlieferung eine Verpflichtung zur Rücknahme des mangelhaften Gegenstandes ergänzt. Zudem wird § 442 BGB, der die Geltendmachung von Gewährleistungsrechten bei Kenntnis von Mängeln ausschließt, für den Verbrauchsgüterkauf ausgeschlossen (§ 475 Abs. 3 BGB). Damit können Verbraucher künftig auch Mangelrechte geltend machen, obwohl sie den Mangel bei Vertragsschluss kannten.

Nach § 475 Abs. 5 muss die Nacherfüllung für den Verbraucher nicht nur unentgeltlich, sondern auch innerhalb einer angemessenen Frist und ohne erhebliche Unannehmlichkeiten erfolgen. Zudem werden die Voraussetzungen für den Rücktritt und die Minderung gesenkt. Nach § 475d BGB ist eine aktive Fristsetzung des Verbrauchers zukünftig nicht mehr erforderlich. Der Verbraucher kann bereits zurücktreten oder den Kaufpreis mindern, wenn er den Verkäufer vom Mangel unterrichtet und dieser in einer angemessenen Frist nicht nacherfüllt hat. Außerdem ist im Falle eines besonders schwerwiegenden Mangels ein sofortiger Rücktritt möglich.

Nach § 475e Abs. 1 BGB beginnt die zwei-

jährige Verjährungsfrist bei Sachen mit digitalen Elementen wegen eines Mangels an dem digitalen Element erst mit Ablauf des Zeitraums der Aktualisierungspflicht bzw. des Bereitstellungszeitraums. In § 475e Abs. 3 und 4 wird eine Ablaufhemmung bei der Verjährungsfrist eingeführt. Danach endet die Verjährung frühestens vier Monate, nachdem sich ein Mangel innerhalb der Verjährungsfrist gezeigt hat. Hintergrund ist, dass die Warenkaufrichtlinie vorschreibt, dass die zweijährige Gewährleistung voll zur Geltung kommen muss. Das heißt, dass auch ein Mangel, der sich am letzten Tag der Zweijahresfrist zeigt, noch behoben werden soll. Auch im Falle einer Nachbesserung oder wenn der Verbraucher auf Veranlassung des Verkäufers eine Garantieleistung in Anspruch nimmt, tritt die Verjährung frühestens zwei Monate nachdem der Verkäufer die Sache zurückerhalten hat, ein.

Die Frist der sogenannten Beweislastumkehr nach § 477 BGB wird zugunsten des Käufers von bisher sechs Monaten auf ein Jahr verlängert. Bei gebrauchten Sachen wird eine Verkürzung der Verjährungsfrist auf ein Jahr allerdings auch bei Produkten mit digitalen Inhalten zugelassen. Jedoch werden die formellen Voraussetzungen für eine entsprechende Vereinbarung erheblich erhöht. Erforderlich ist, dass der Verbraucher über die kürzere Verjährungsfrist eigens in Kenntnis gesetzt und diese ausdrücklich und gesondert im Vertrag vereinbart wird.

Die Umsetzung der DIDRL erfolgt im Wesentlichen durch die Einführung der §§ 327 ff. BGB-neu für Verbraucherverträge über digitale Produkte. Dadurch werden die existierenden Vertragstypen des BGB ergänzt. Verbraucherverträge über digitale Produkte können von Waren mit digitalen Elementen wie folgt abgegrenzt werden: §§ 327 ff. BGB-neu finden keine Anwendung, wenn die Ware in einer Weise digitale Produkte enthält oder mit digitalen Produkten verbunden ist, dass die Ware ihre Funktionen ohne die digitalen Produkte nicht erfüllen kann. Ähnlich der Umsetzung der WKRL definiert auch die DIDRL den Mangelbegriff durch subjektive und objektive Anforderungen sowie die Integrationsanforderungen. Bemerkenswert ist auch hier die Aktualisierungspflicht des Unternehmers: Demnach hat der Unternehmer funktionserhaltende Aktualisierungen und Sicherheitsupdates bereitzustellen. Aber auch hier fehlt eine Präzisierung der Dauer der Aktualisierungspflicht.

Fazit: Das Kaufrecht wird digitaler und der Verbraucherschutz jedenfalls in der Theorie gestärkt. Dadurch nehmen die Pflichten für Unternehmen stark zu. Sie haben zahlreiche Fragen zur Umsetzung der Aktualisierungspflichten zu beantworten. Erfolgt der Verkauf beispielsweise nicht durch den Hersteller, so ist der Verkäufer auf die Mitwirkung des Herstellers angewiesen und muss dies frühzeitig vertraglich sicherstellen. Zu befürchten ist zudem, dass sich die weitreichenden Aktualisierungspflichten zu Lasten der Verbraucher in Zukunft auch auf die Kalkulation des Kaufpreises auswirken werden. Stets neue Software zu entwickeln kostet Geld – und das werden sich die Hersteller zurückholen.

Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen

B&S Bock & Schulte

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

Syrien ganz nüchtern

Der „L´Amira“ gibt es alle Köstlichkeiten des Orients, aber keinen Alkohol

Das Restaurant bietet auch außen etliche Plätze

Ein Hauch von Orient: Fliesenreihe an der Wand

Syrien kennen wir aus den Nachrichten eigentlich nur als jenes vom Bürgerkrieg zerrissene Land, das auch noch von einem üblen Diktator regiert wird. Dass es dort auch eine gute Küche gibt, kann man im „L´Amira“ („Die Prinzessin“) kennen lernen, einem feinen Restaurant in Hamburg-Farmsen. Eine weitere Lokalität gleichen Namens findet sich noch in der Innenstadt am Steindamm.

Hier in Farmsen ist der Vorteil, dass man auch draußen sitzen kann, wenngleich das Gebäude an einer Straßenecke liegt und der Verkehr nicht unerheblich ist. Aber ein Bereich ist durch Glasfronten ähnlich eines Wintergartens abgetrennt, so dass man auch bei mäßigem Wetter noch ein wenig Frischluft tanken kann.

Zu den syrischen Spezialitäten gehören die raffiniert zubereiteten Vorspeisen, „Mazza“ genannt. Zu diesen zählen Humus, Taboule (Petersilie-Bulgur-Salat), Auberginenmus, Falafel (frittierte Bohnen und Kichererbsen) und vieles mehr. Serviert dazu wird warmes Fladenbrot (Pita), hauchdünn und in kleinen Ecken. Ein gemischter Vorspeisenteller mit acht verschiedenen Sorten kostet 11,90 Euro.

Als Hauptgang werden reichlich Variationen von Lamm-, Hähnchen oder vegetarischen Gerichten angeboten. Zum Beispiel mariniertes Hähnchenbrustfilet mit Sesamkruste, gefüllt mit Halloumi-Käse auf Mango-Chili-Sauce (16,90 Euro) oder Entenbrust, gefüllt mit Pistazienbutter auf Aprikosen-Safran-Sauce (18,90 Euro). Lecker sind auch die gegrillten Garnelen auf Apfel-Curry-Ingwer-Sauce (18,90 Euro) oder die Hackbällchen mit Granatapfel- und Pinienkernen in Jogurt-Basilikum-Sauce (15,90 Euro). Dazu gibt es meist Reis und Gemüse gereicht.

Mazza: Allerlei Vorspeisen

Wer sich nicht entscheiden kann, sollte zum L´Arima-Menü greifen, das sowohl Mazza als auch einen Mix aus Hähnchenbrust, Pute und Lamm auf einer Brombeer-Ingwer-Chili-Sauce sowie ein kleines Eis umfasst (32 Euro). Zum krönenden Abschluss sollten sie den Mokka probieren, eine arabische Kaffee-Spezialität mit Kardamon.

Wer das alles mit einem guten Wein aufwerten will, wird allerdings enttäuscht. Ganz der arabischen Tradition folgend, gibt es im „L´Amira“ keinerlei Alkohol, nicht einmal Bier. Dafür eine ganze Reihe selbst gemachter Limonaden.

Menü mit Fleischspießen

Wer nicht ganz soviel Geld investieren will, kann hier wochentags auch zum Mittagstisch vorbeischauen oder am Sonntag zum Brunch. Wir waren an einem Wochentag gegen 20 Uhr dort und staunten nicht schlecht, wie gut besucht das Restaurant war.

Text: Nils Knüppel

L´Amira
Neusurenland 101
22159 Hamburg
Tel: 040 73 08 86 53
www.lamira-syrisch.de

Öffnungszeiten:
Mo. bis Sa. 12 - 23 Uhr
So. 10 - 23 Uhr

Roadtrip durch die Staaten

In „The Marksman – Der Scharfschütze“ setzt Liam Neeson auf Altbewährtes

Rosa am Grenzzaun

Hanson legt an

Fotos: Leonine

Miguel und Hanson auf der Fahrt nach Chicago

Brutales Drogenkartell

Sarah versucht zu helfen

Der Plot „Einer gegen alle“ hält Hollywood schon seit Generationen am Leben. Er begann mit „Zwölf Uhr mittags“, fand seitdem dutzende Nachahmer und erlebte in „Die Hard“ eine fulminante Wiedergeburt. All diesen Filmen eins war ein Held, der nicht mehr ganz jung war, aber immer noch fit genug, um das Böse niederzuhalten. Einer dieser Helden war in diversen Filmen dieser Art („72 Hours“, „Non-Stop“) Liam Neeson. In „The Marksman“ schlüpft der 69-Jährige wieder in so eine Rolle. Die Fans mochten es. Beim Kinostart in den USA war der Streifen auf Anhieb auf Platz 1.

Rancher Jim Hanson fristet im Süden Arizonas nach dem Krebstod seiner Frau ein einsames Leben auf seiner überschuldeten Ranch. Mit seinem Hund patrouilliert er täglich entlang der mexikanischen Grenze, als ihm Rosa mit ihrem elfjährigen Sohn Miguel über den Weg läuft. Die beiden flüchten vor den Häschern eines Drogenkartells, das an den beiden ein Exempel statuieren will, da Rosas Bruder versucht hatte, die Bosse zu leimen. Prompt stehen vier schwer bewaffnete Kerle am Grenzzaun und fordern von Hanson, die Frau und den Jungen nach Mexiko zurückzuschicken. Doch der Ex-Marine denkt nicht daran. Es kommt zu einem Schusswechsel. Sterbend bittet Rosa Hanson, ihren Jungen zu Verwandten nach Chicago zu bringen. Widerwillig verspricht er es.

Ein Roadtrip durch die Staaten beginnt, stets verfolgt von den nur kurzzeitig zurückgeschlagenen Drogengangstern. Deren Netzwerk reicht weit bis in die Vereinigten Staaten hinein, selbst Polizisten sind von ihnen gekauft. So kann Hanson niemandem trauen, und er kämpft sich – einer gegen alle – allein in Richtung Norden.

Ok. So richtig originell ist der Plot nicht. Zumal er auch einige Erzählstränge hat, die angefangen, aber nicht weiter fortgesponnen werden. Alles konzentriert sich scheinbar auf die Hetzjagd, wären da nicht die kurzen Momente zwischen dem bärbeißigen Hanson und Miguel, in denen sich die beiden allmählich menschlich näherkommen. Oder die nur phasenweise angedeutete Gesellschaftskritik. „Es wäre schön, wenn die Regierung endlich mal was tut, damit diese Scheiße aufhört“, ist Hansons Kommentar zu den Zuständen an der Grenze. Und auch die laxen Waffengesetze werden einmal kurz angedeutet. Letztlich aber ist der Film 100 Minuten lange solide gemachte Unterhaltung.

Text: Eva-Maria Esch

Ab 19. August zu haben

Priority Freight Holdings Limited:

Frank van Doorn ist neuer Leiter der Krefelder Niederlassung des britischen Logistikunternehmens. Als Geschäftsführer wird er vor allem den Straßengüterverkehr managen. Die Niederlassung ist eng mit den Kollegen in Frankfurt vernetzt, die vor allem Luftfracht verteilen. Van Doorn war zuvor 15 Jahre lang im Management von Großkunden in Deutschland, der Slowakei und Luxemburg tätig. Er leitet nun ein Team von 20 Mitarbeitern.

Hamburg Wasser:

Dr. Johannes Brunner hat die kaufmännische Geschäftsführung des städtischen Unternehmens übernommen, nachdem die Sprecherin der Geschäftsführung, Nathalie Leroy, das Unternehmen verlassen hat. Brunner war bislang Bereichsleiter Betriebswirtschaft und wird in der neuen Funktion bis zu seinem Ruhestand am Ende des kommenden Jahres arbeiten. Der technische Geschäftsführer, Ingo Hannemann, übernimmt im Zuge des Wechsels die Sprecherfunktion in der Geschäftsführung.

Kion Group AG:

Rob Smith wird zum Jahreswechsel neuer Vorstandsvorsitzender des Flurförderfahrzeugherstellers (Still, Line) und tritt damit die Nachfolge des CEOs Gordon Riske an, der nach 14 Jahren an der Unternehmensspitze in den Ruhestand gehen wird. Smith ist derzeit noch Präsident des finnischen Konecranes Konzerns.

Bernard Krone Holding SE & Co. KG:

Simon Richenhagen (31) ist zum Leiter Marketing der Krone Nutzfahrzeug Gruppe berufen worden. Er ist bereits seit 2016 in der Marketingabteilung, zuletzt als Brand Manager, tätig und beschäftigte sich schwerpunktmäßig mit der Entwicklung von digitalen Marketingkonzepten sowie der Markenpositionierung von Krone. Das Speller Unternehmen ist weltweit in den Bereichen Nutzfahrzeuge und Landmaschinen tätig und hat allein in Deutschland 30 Niederlassungen.

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
Dr.-Ing. Andreas Kossak
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 2021

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:
12. Oktober 2021

STADT LAND HAFEN

Lübecker Hafen schlägt 13 Prozent mehr um

Lübeck – Die Lübecker Hafengesellschaft hat im ersten Halbjahr 2021 insgesamt rund 12 Millionen Tonnen (+ 13 Prozent) umgeschlagen. Die deutliche Erholung ging durch alle Segmente bis auf Forstprodukte. Das Minus von 24 Prozent in diesem Bereich ist eine Folge der Umstrukturierung der vier LHG-Terminals. Rund 200.000 begleitete Lkw gingen über die Kaikanten (+ zwölf Prozent), 190.000 Trailer (+19 Prozent). Der Umschlag von Neufahrzeugen schoss um 50 Prozent auf 50.000 in die Höhe.

Umschlag in Kiel steigt um 8,25 Prozent

Kiel – Der Kieler Hafen hat zwischen Januar und Juni 8,25 Prozent mehr Waren (3,66 Millionen Tonnen) umgeschlagen. Vor allem im Fährverkehr legten Lkw und Trailer um 12,7 Prozent auf rund 100.000 zu. Der unbegleitete Ladungsverkehr nahm sogar um fast ein Viertel zu. Damit konnten die corona-bedingten Einbußen mehr als kompensiert werden. Die größten Zuwächse verzeichneten die Linien nach Göteborg und Klaipeda. Auch das Kreuzfahrtgeschäft lief wieder an. Bis Ende Juni gab es 60 Anläufe mit rund 100.000 Passagieren.

Pella Sietas-Werft kaum noch zu retten

Hamburg – Der Traditionswerft Pella Sietas droht nach 386 Jahren das endgültige Aus. Der Insolvenzverwalter erklärte, dass keinerlei Gelder vorhanden seien. Die Geschäftsleitung habe zu spät einen Insolvenzantrag gestellt, wohl weil sie gehofft hatte, noch Coronahilfen vom Staat zu erhalten. Rund ein Drittel der Mitarbeiter hat bereits gekündigt.

Neue Umschlaggeräte in Lubmin

Lubmin – Brunsbüttel Ports hat nach der Übernahme des Hafens von Lubmin neues Umschlaggerät angeschafft. Ein Mehrzweckbagger mit 20 Metern Auslage steht nun zur Verfügung. Er kann am Haken bis zu 14 Tonnen heben, mit der Schaufel 2,5 Tonnen.

seit 1962

GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!

Täglich Paletten europaweit via Palletways We Deliver

Leistungen:

- Stückgutversand
- Stahllogistik
- Schiffsersatzteillager
- 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