

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Kopfschütteln über fliegende Container

Pläne der HHLA sorgen in der Hamburger Hafenwirtschaft für Unverständnis



So wirbt die HHLA seit einem Jahr für ihr Unternehmen: Eine Drohne fliegt mit einem Container über den Hafen

Die Hamburger Hafenwirtschaft ist irritiert. Da legt die HHLA einen ganz beachtlichen Jahresabschluss vor und erfüllt sogar vorzeitig ihre sich selbst gesteckten Klimaziele (- 30 Prozent CO₂-Emissionen bis 2020), gleichzeitig skizziert die HHLA-Chefin Angela Titzrath ihre Mobilitätsvorstellungen der Zukunft: Fliegende Leercontainer und Hochgeschwindigkeitstransporte in einer Art gigantischer Rohrpost („Hyperloop“). Wie unrealistisch das ist, zeigt ein Papier des Logistikdozenten Ulrich Malchow.

Dort heißt es, dass der Transport von Containern mittels Drohnen soviel Energie verbraucht, dass man an die aktuellen Umfuhrraten von

50 Euro „mindestens drei Nullen anhängen“ müsste. Um beim Hyperloop einen Container auf nahezu Schallgeschwindigkeit zu beschleunigen,

wären 130.000 kW nötig. Dies sei das 1,6-Fache des größten je gebauten Schiffstriebwerks („Emma Maersk“). **Seite 8 bis 10**

Wetterprobleme

Ein später Wintereinbruch und die Sommerdürre verhalten die NPorts -Bilanz. *S.4*

Erholung

EUROGATE hat mit seinem Hamburger Terminal die Talsohle durchschritten. *S.6*

Treibstoffchaos

Das Einhalten der neuen Schwefelgrenzwerte ab 2020 wird schwierig. *S.12*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA
EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

wenn ein Unternehmen Vorreiter in Sachen Innovation sein will, ist das grundsätzlich erst einmal positiv. Und bei der HHLA gibt es auch eine Reihe guter Ansätze. Fliegende Leercontainer gehören jedoch nicht dazu. Das mag ja auf Plakaten ganz putzig aussehen. Wirtschaftlich sinnvoll ist es sicher nicht.

Vielleicht hat irgend jemand aus der mittleren Führungsebene mal den Mut, der Geschäftsführung einige physikalische Grundrechnungen vorzulegen, die ihr die Sinnlosigkeit dieses Unterfangens vor Augen halten.

Wenig überraschend dagegen ist die erneute Klage in Sachen Elbvertiefung. Eine Konkurrentenklage bei solchen Großprojekten gehört mittlerweile – leider – schon zum guten Ton. Kommen wird die Fahrrinnenanpassung trotzdem. Ob sie allerdings etwas bringt, wird sich noch zeigen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10



12

Wetterverhagelt NPorts-Bilanz 4
 EUROGATE hat Tiefdurchschritten 6
 Titzrath will 3D-Technik 8
 HHLA erreicht Klimaziele 10
 Problem mit 0,5 Prozent-Diesel 12

Wirtschaft



14

Norgatec baut Stapler um 14
 Autonomes Fahren auf der CES 16

Recht & Geld

Eigenverwaltung bei Insolvenz 18

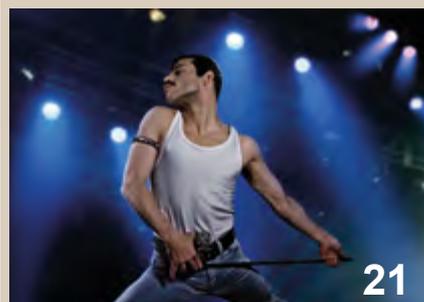
Essen



20

Vezos 20

DVD



21

Bohemian Rhapsody 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 heben jede noch so schwere Ware!

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

Wetter verhagelt die NPorts-Bilanz

Die niedersächsischen Seehäfen mussten ein Minus von 6,6 Prozent hinnehmen



68 Millionen Euro investiert das Land in diesem Jahr, einen Teil in die Bahnbrücke Berliner Straße in Brake

Die sieben niedersächsischen Seehäfen haben wie alle anderen Häfen an Nord- und Ostsee auch eine recht unterschiedliche Bilanz vorzuweisen. Während der margenträchtige Stückgutumschlag deutlich zulegte, brach das Massengutgeschäft ein. Hier waren jedoch nach Ansicht des Geschäftsführers der niedersächsischen Hafengesellschaft NPorts, Ivo Banik, vor allem Wetterkapriolen die Hauptursache.

Ein später Wintereinbruch im Frühjahr 2018 brachte die Bautätigkeit in Deutschland und somit auch die Nachschubimporte auf dem Seeweg wochenlang zum Erliegen. Der heiße Sommer sorgte für Niedrigwasser am Rhein, wodurch einige Raffinerien ihre Tätigkeit herunterfahren mussten, weil die fertigen Produkte nicht mehr abgefahren werden konnten.

So sackte am Ende der Gesamtumschlag um 6,6 Prozent auf knapp 50 Millionen Tonnen ab. Der Stückgutbereich legte nicht zuletzt wegen des weiteren Zuwachses am JadeWeserPort (+18,3 Prozent auf 656.000 TEU) um fast zehn Prozent auf 14 Millionen Tonnen zu, der Massengutsektor verlor 11,7 Prozent auf 36 Millionen Tonnen. Dennoch ist man bei NPorts nicht unglücklich. Immerhin ist dies nach dem Rekordjahr

2017 das drittbeste Ergebnis der Geschichte.

Am besten der sieben Häfen schnitt Brake ab. Hier legte der Umschlag um elf Prozent auf 6,28 Millionen Tonnen zu. Im Stückgutumschlag wurde mit über 2 Millionen Tonnen das Vorjahresergebnis um 23 Prozent übertroffen. Hierzu haben vor allem gestiegene Volumen von Forstprodukten beigetragen. Auch der Umschlag von festem Massengut konnte, dank gesteigener Futtergetreide-Volumina, auf 3,73 Millionen Tonnen um vier Prozent angehoben werden. Die Steigerung beim flüssigen Massengut auf 554.579 Tonnen betrug sogar fast ein Viertel, vor allem durch den Umschlag von Speiseölen.

Auch Cuxhaven weist im Vergleich zum Vorjahr einen Zuwachs von zwei Prozent auf 2,65 Millionen Tonnen auf. Die Verschiffung

von Windkraftkomponenten verzweieinhalbfachte sich auf 230.000 Tonnen und trug somit wesentlich zum verbesserten Stückgutgeschäft (1,73 Millionen Tonnen) bei. Dadurch wurden kleinere Verluste im Containersegment und der Rückgang im Umschlag von Neufahrzeugen (423.315 nach 476.176) mehr als kompensiert. Das feste Massengut ist mit 610.095 Tonnen fast auf Vorjahresniveau. Beim flüssigen Massengut macht sich die Produktionseinstellung von Bacardi in Buxtehude bemerkbar, so wurden lediglich 28.804 Tonnen oder knapp zehn Prozent weniger umgeschlagen.

Der Seehafen Emden konnte 2018, trotz des drittbesten Ergebnisses im Autoumschlag überhaupt mit 1.357.000 Fahrzeugen ein Gesamtdefizit von zwölf Prozent nicht abwenden. So erzielte man

ein immer noch gutes Umschlagergebnis von insgesamt 4,47 Millionen Tonnen. Positive Entwicklungen gab es bei den Forstprodukten mit einem Zuwachs um 10,8 Prozent auf 472.977 Tonnen und bei chemischen Grundstoffen mit 188.604 Tonnen. Wie überall wirkte sich auch in Emden der für die Bauindustrie schwierige Jahresanfang negativ auf den Umschlag von Baumineralien aus. Dies spiegelt sich in 796.000 Tonnen im Vergleich zu 1,18 Millionen Tonnen in 2017 wieder.

Der Hafenstandort Leer kam in 2018 auf ein stabiles seewärtiges Umschlagergebnis von 56.246 Tonnen und konnte damit das Ergebnis des Vorjahres nicht gänzlich (58.594 Tonnen in 2017) treffen. Der Seehafen Nordenham registrierte eine Umschlagabnahme von 15 Prozent auf 2,71 Millionen Tonnen. Hier

wurden etliche Kohlelieferungen nach Wilhelmshaven umgeroutet.

Der Oldenburger Hafen konnte im abgelaufenen Jahr die angepeilte Grenze von 1 Millionen Tonnen nicht ganz erreichen, so kam man in der Kombination von See- und Binnenverkehren auf 995.000 Tonnen. Der seeseitige Umschlag stieg hierbei um 30 Prozent auf 8.400 Tonnen, und das trotz weiterhin ausstehender Fertigstellung des Wendbeckens.

Auch der Hafen Papenburg konnte seeseitig mit 599.000 Tonnen das herausragend gute Ergebnis aus 2017 nicht wiederholen und blieb um sieben Prozent unter dem Vorjahresergebnis.

Stade weist mit 5,66 Millionen Tonnen ein stabiles Ergebnis im Seeverkehr vor. Bedingt durch einen Wartungsstopp einer großen Stader Produktionsanlage und der

Umverlagerung einiger Gutarten über den Stader Hafen von See auf Binnenschiffsverkehre, wurde das sehr gute Ergebnis aus 2017 nicht ganz getroffen.

Niedersachsens größter Hafen Wilhelmshaven bleibt mit 27,34 Millionen Tonnen rund zehn Prozent hinter dem Ergebnis aus 2017 – trotz der Zunahme am JadeWeserPort. Der Umschlag von flüssigem Massengut lag mit 16,66 Millionen Tonnen rund 18 Prozent unter dem Ergebnis aus 2017. Begründet wird dies durch die geplante Revision einer an Wilhelmshaven angeschlossenen Raffinerie sowie der Produktionsenkung einer durch den Standort versorgten Raffinerie im Hinterland, die durch den niedrigen Wasserstand des Rheins ihre Produktionsmengen reduzieren musste.

Text: Matthias Soyka



Transportlogistik, Werklogistik Warenlogistik – alles aus einer Hand

- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatische Hochregallager mit über 40.000 Palettenstellplätzen
- Konventionelles Fachbodenregallager mit mehr als 10.000 Stellplätzen
- Gefahrguttankcontainer-Operating



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

EUROGATE hat Tief durchschritten

Umschlag am Hamburger Terminal zeigt sich deutlich erholt



Foto: EUROGATE/veimo

Am Eurokai in Hamburg brummt nach zwei Jahren Talsohle wieder das Geschäft

Aufatmen bei EUROGATE in Hamburg. Am Eurokai hat das Unternehmen nach zwei Jahren zum Teil drastischen Verlusten einen fulminanten Turnaround hinlegt und im ersten Quartal 2019 mit 542.000 TEU ein Umschlagplus von 41 Prozent erwirtschaftet. Ausschlaggebend hierfür sind die Eingliederung von Hamburg Süd in das Maersk-Konsortium, die erst seit dem Mai 2018 zum Tragen kam, die Akquirierung von Hyundai als neuen Kunden, ein zusätzlicher Asien-Dienst der OCEAN Alliance und der Wechsel der französischen Reederei CMA CGM mit einem großen Dienst vom Burchardkai hinüber zum Eurokai.

Über das ganze Jahr gesehen könnte EUROGATE damit bis zu 800.000 TEU mehr an der Elbe umschlagen als 2018. Das Terminal brummt derart, dass die Geschäftsleitung zehn Mitarbeiter vom Nordseeterminal Bremerhaven gebeten hat, am Eurokai mit auszuhelfen. Während der Durststrecke in Hamburg waren umgekehrt 50 Mitarbeiter an die Weser geschickt worden. Der NTB muss den Weggang von vier Hapag Lloyd-Amerika-Diensten zum HHLA-Terminal Altenwerder verkraften, was einen Umschlag-einbruch von 50 Prozent bedeutet.

Auch in Wilhelmshaven (+18,3 Prozent in 2018) glaubt die Geschäftsführung um Michael Blach

an ein weiter zweistelliges Plus, so dass dort 800.000 TEU in diesem Jahr erreicht werden könnten. 2018 waren dort 656.000 TEU umgeschlagen worden. Bis das Terminal allerdings in die Gewinnzone kommt, dürften noch drei bis vier Jahre vergehen, so Blach. Erst wenn 1 Million Boxen oder 1,6 Millionen TEU ein- und ausgeladen werden, fängt der JadeWeser-Port an, sich zu rentieren.

Blach erklärte zudem, dass mit einer weiteren Zunahme der Schiffsgrößen zu rechnen sei. MSC habe elf, CMA CGM neun 23.000-TEU-Schiffe geordert. Diese seien 400 Meter lang, bis zu 61,30 Meter breit und hätten

einen Tiefgang von 16,50 Metern. Cosco habe sogar eine Studie für 25.000-TEU-Schiffe in Auftrag gegeben, die über eine Länge von 435 Metern verfügten, bei 60 Metern Breite und 17 Metern Tiefgang. Deshalb habe sein Unternehmen begonnen, noch größere Containerbrücken zu ordern, sagte EUROGATE Mit-Geschäftsführer Thomas Eckelmann. Hamburg werde sechs Brücken mit einer Höhe von 54 Metern unter dem Spreader erhalten statt der üblichen 43 Meter. Ebenso seien für Bremerhaven zehn dieser Mega-Brücken bestellt. Durch weiter zunehmende Automatisierung will EUROGATE dem weiter ansteigenden Zeitdruck

durch die immer größer werdenden Schiffe entgegenwirken. In Wilhelmshaven werden seit Ende März deshalb im Rahmen des Pilot-Projekts STRADegy vier selbständig fahrende Straddle Carrier getestet.

Im Ausland verfügt EUROGATE über neun Terminals. Von dem bislang Größten, Gioia Tauro (2,3 Millionen TEU) hat sich das Unternehmen vor wenigen Wochen getrennt. Es sei seit drei Jahren nicht mehr rentabel gewesen, so Eckelmann, und man hätte mehrere 100 Millionen Euro in größere Containerbrücken investieren müssen. Deshalb habe man es an MSC veräußert. In Tanger indes wird EUROGATE Mitte nächsten Jahres ein zweites Terminal in Betrieb nehmen, das bis zu 1,6 Millionen TEU umgeschlagen soll, genauso viel wie das erste Terminal in Marokko.

Durch die Umstellung der Ausleuchtung der Terminals auf LED, was eine Ersparnis von 50 Prozent bringt, hat EUROGATE sein Klimaziel (25 Prozent weniger CO₂-Ausstoß bis 2020) bereits jetzt erfüllt. Der Energieverbrauch sank um 16,8 Prozent, angepeilt sind 20 Prozent.

Insgesamt ist die Gruppenge-

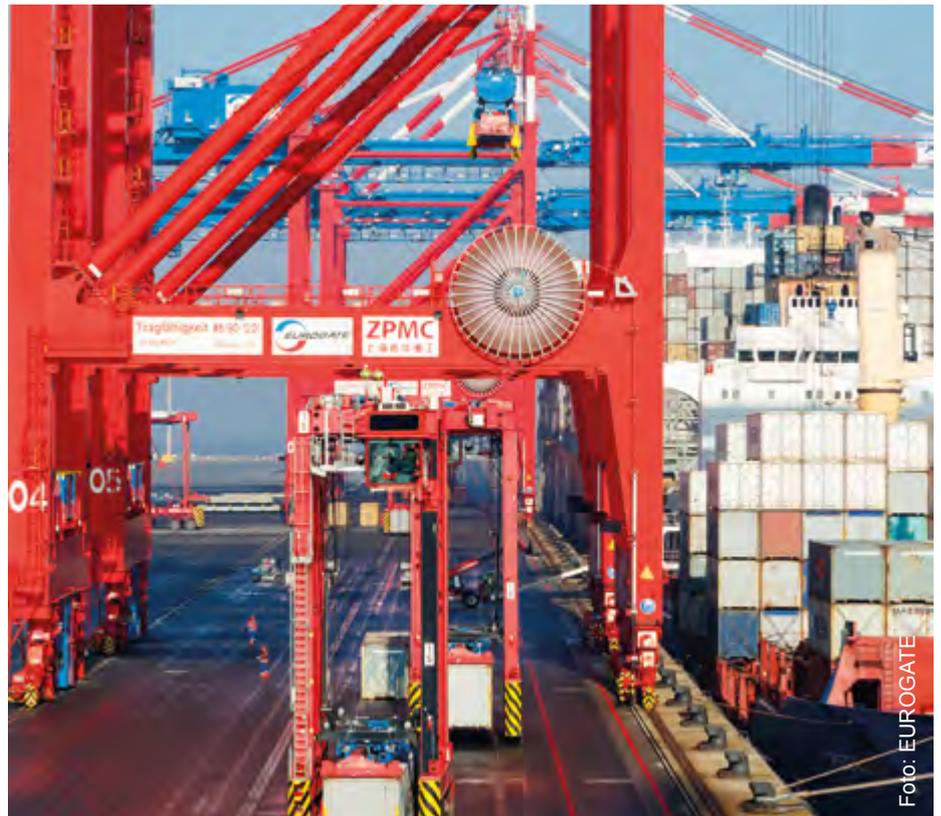


Foto: EUROGATE

Wilhelmshaven dürfte in vier Jahren in die Gewinnzone kommen

schaftsführung mit dem Jahresabschluss 2018 trotz des schwierigen Umfeldes zufrieden. Blach sprach von einem „akzeptablen Ergebnis“. Der Umsatz stieg um 3,9 Prozent auf 967 Millionen Euro, das EBIT sank um 20,9 Prozent auf 79 Millionen. Dies sei durch einen Einmaleffekt zu erklären, so Finanz-

vorstand Marcel Egger. 2017 hatte EUROGATE zusätzliche Einnahmen durch den Verkauf von Geräten nach der Übernahme des Terminals in Limassol. Die Beschäftigungszahl stieg in Deutschland um über 200 auf 4.626, in der Gesamtgruppe um über 400 auf 8.086.

Text: Matthias Soyka



**Besuchen Sie uns auf der
transport logistic in München
Halle B3, Stand 209/310
vom 4. bis 7. Juni 2019**





Billhorner Deich 99 20539 Hamburg

www.norgatec.de

HHLA will in 3D-Druck einsteigen

Neben Hyperloop und Drohnen will Titzrath auch neue Serienfertigungsmodelle fördern



Foto: HHLA

Der Bahntransport der Metrans hat sich extrem positiv entwickelt und soll um weitere Terminals erweitert werden

Die HHLA-Chefin Angela Titzrath möchte ihr Unternehmen gerne als „Tor zur Zukunft“ und als Triebfeder des Fortschritts im Hamburger Hafen positionieren. Das ist ein hehres Ziel. Doch das, was sie da in der Pipeline hat, löst in Fachkreisen Kopfschütteln aus. In dem Papier von Dr. Ulrich Malchow, der zeitweise an der Bremer Hochschule für Nautik und Seeverkehr unterrichtete, heißt es unter der Überschrift „Physik für HHLA-Vorstände und -Aufsichtsräte“, dass der Transport von Containern mit Drohnen den gleichen Gesetzmäßigkeiten wie das Bewegen von Lasten mit Hubschraubern unterliegt.

Der stärkste Lastenhubschrauber der Welt („Skycrane“) könne maximal zehn Tonnen heben, eine Tonne weniger als das Durchschnittsgewicht eines vollen Containers im Hamburger Hafen. Um diese Last zu heben, verfüge der US-Hubschrauber über zwei Triebwerke mit insgesamt 7.000 kW Leistung – so viel brauche ein 1.000-TEU-Feederschiff, um auf 17 Konten zu beschleunigen. „Jeder Flugzeugbaustudent im 1. Semester erkennt, dass diese Idee fernab von jeglicher Realität ist“, heißt es wörtlich zu dem Drohnenvorhaben. Sehr wird in dem Papier betont, dass Drohnen auf Terminals für Inspektions-



Angela Titzrath,
HHLA-Vorstandsvorsitzende

aufgaben an Containerbrücken ein „perfektes Hilfsmittel“ seien, „und man kann mit ihnen auch eine Packung Spalt-Tabletten auf eine einsame Hallig fliegen. Aber niemals Seecontainer. Und schon gar keine vollen.“ Zum Hyperloop heißt es noch: „Auch der logistische Nutzen ist völlig unklar: Die Container schippern vier bis fünf Wochen von Shanghai nach Hamburg und sollen dann in aberwitzigem Aufwand in Sekunden beispielsweise nach Uelzen geschossen werden? Wem ist damit geholfen?“

Ganz anders sieht das indes Walter Makait, Geschäftsführer der Beratungsgesellschaft WMP.

Es sei „außerordentlich erfreulich, dass ein Logistikunternehmen wie die HHLA mit Frau Titzrath an der Spitze nicht nur über Chancen und Risiken technologischer Innovationen spricht, sondern deren Anwendung auch in der Praxis prüft. Nur so können für den Hamburger Hafen Wettbewerbsvorteile für die Zukunft herausgearbeitet werden. Dies gilt sowohl für den Hyperloop als auch für den möglichen Einsatz von Drohnen für den Transport von Leercontainern. Die Bereitschaft, in diesen Feldern zu investieren, ist zu begrüßen, da es sich hier um Investitionen in die Zukunft handelt.“

Titzrath betonte, dass man derzeit allenfalls über den Lufttransport von Leercontainern nachdenke. Die machen in Hamburg jedoch nur einen sehr geringen Teil der insgesamt rund 1 Millionen TEU aus, die jährlich in Hamburg zwischen den Terminals und Depots hin- und hergefahren werden. Derzeit werde geprüft, ob es eine wirtschaftliche Möglichkeit gebe, die Container mit Drohnen zu transportieren. Auch beim Hyperloop werde erst nach dem Bau eines Versuchsbahnhofs auf dem CT Altenwerder über dessen Wirtschaftlichkeit nachgedacht.

Wirtschaftlich kann sich die HHLA dies allemal leisten. Das „starke Vorjahresergebnis“ sei 2018 noch einmal übertroffen worden, sagte Titzrath bei der Vorstellung der Jahresbilanz. Plus 3,1 Prozent beim Umsatz (1,29 Milliarden Euro), sogar 7,7 plus beim Gewinn vor Steuern (318,6 Millionen Euro). Die Dividende pro Aktie werde deshalb um fast 20 Prozent auf 80 Cent steigen. 44 Millionen Euro davon gingen an den Hauptaktionär, die Stadt Hamburg. Mit zu dem positiven

Ergebnis trug auch das gekaufte Terminal in Tallinn bei, das allerdings erst seit Mitte 2018 voll in die HHLA integriert war.

Kauf der Lüneburger Bionic Production AG geplant

Gleichzeitig wolle die HHLA weiter wachsen. Sie plant, auch in die 3D-Drucktechnik einzusteigen. Mit der Übernahme der Lüneburger Bionic Production AG solle das neuartige Verfahren aus der Nischen- zur Serienfertigung geführt werden. Bereits der HHLA-Nachwuchs werde in der Ausbildung mit den neuen Techniken wie 3D-Druck und digitalem Schweißen vertraut gemacht.

Auch hier stimmt Makait zu: Die Erweiterung der Aktivitäten im 3D-Druck gehe „in die richtige Richtung, weil hierdurch neue Geschäftsfelder für den Hamburger Hafen erschlossen werden können und die Metropolregion Hamburg ein erhebliches Nachfragepotenzial besitzt“.

Die Erprobung neuer Technologien im Hamburger Hafen sei außerdem der richtige Ansatz im Sinne des Nationalen Hafenkongzeptes der Bundesregierung. „Gemeinsames Ziel von Bund und Ländern ist es, die deutschen

Häfen zu den innovativsten High-tech-Logistikstandorten Europas weiterzuentwickeln. Die oben genannten Technologien sind erste Schritte, dieses Ziel zu erreichen.“

Für das laufende Jahr erwartet Titzrath einen moderaten Anstieg bei Umschlag und Gewinn. Positiv werden sich die vier Containerdienste auswirken, die seit Jahresbeginn das CT Altenwerder anlaufen. Zudem konnte die HHLA am Burchardkai einen neuen Fernostdienst des Reederkonsortiums THE Alliance gewinnen, der den Weggang eines CMA CGM-Dienstes zum Eurokai mehr als ausgleicht. Auch in diesem Jahr will die HHLA weiter investieren: Rund 200 Millionen Euro, hauptsächlich in neue Containerbrücken am Burchardkai. Es seien zwar dunkle Wolken an der politischen und wirtschaftlichen Großwetterlage aufgezo-gen, „wir brauchen jedoch keinen Regenschirm“, sagte sie. Der drohende Brexit werde die HHLA kaum treffen. Der Umgang mit Waren aus Europa und Nicht-Europa sei eingeübt. Der Handel mit Großbritannien mache gerade einmal zwei Prozent des Umsatzes aus. Jedoch sei ein Umfeld mit politischer Stabilität immer förderlich.

Text: Matthias Soyka



Der ultraschnelle Hyperloop könnte auf langen Strecken eingesetzt werden

HHLA erreicht Klimaszutzziele

Die selbst gesteckten Vorgaben wurden nach elf Jahren vorzeitig überboten



Auf dem CT Altenwerder transportieren umweltfreundliche elektrische Fahrzeuge (AGVs) die Container

Alle reden davon, die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Reichlich hilflos wirken die partiellen Fahrverbote, die Kommunen erlassen haben. Die Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) zeigt indes seit über zehn Jahren, wie es richtig geht. 2008 hatte sich das größte Umschlagunternehmen der Hansestadt zum Ziel gesetzt, bis 2020 den CO₂-Ausstoß im Konzern um 30 Prozent zu reduzieren. Ein ganzes Bündel von Maßnahmen wurde beschlossen. Bereit jetzt hat sie ihr Ziel erreicht.

Dabei war die HHLA auf allen drei Terminals aktiv, allen voran am CT Altenwerder. Dort wurden bereits 2009 die ersten automatischen Niederflurfahrzeuge (AGVs) von einem Diesel- auf einen batteriegestützten Antrieb umgestellt. Das vom Bundesforschungsministerium unterstützte Projekt war so erfolgreich, dass mittlerweile über 100 AGVs rein elektrisch laufen. Die gewaltigen Akkus, die die Größe einer beladenen Palette haben und tonnenschwer sind, werden jetzt in einem weiteren Pilotprojekt als Stromspeicher genutzt und sollen so zur Stabilität im gesamten Stromnetz beitragen. FRESH heißt das Projekt, das die HHLA gemeinsam mit der Universität Göttingen und dem

Oldenburger Informatikinstitut OFFIS gestartet hat. Bis zum Jahr 2022 sollen an die 100 AGVs ans Stromnetz angeschlossen werden, falls auf dem Terminal nicht so viel los ist und das zunehmend von erneuerbarer Energie (derzeit 40 Prozent) gespeiste Stromnetz kurzfristig in die Knie gehen sollte, weil nicht genug Wind weht oder die Sonne nicht scheint. Die AGVs werden zu mobilen Stromspeichern.

Van-Carrier gewinnen Energie beim Abladen zurück

Am CT Tollerort hat die HHLA noch Van-Carrier im Einsatz. Dort laufen nun erstmals zwei Hybrid-Fahrzeuge, die rund 15

Prozent weniger Diesel verbrauchen sollen. Pro Gerät könnten so jährlich bis zu 50 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Das Prinzip ist recht simpel und in ähnlicher Form aus der Formel 1 bekannt. Beim Senken von Last oder bei Bremsvorgängen wird überschüssige Energie freigesetzt, die in leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterien geleitet wird. Im Fahrbetrieb wird diese elektrische Energie zurück in den Motor geschickt, wodurch der Verbrennungsmotor entlastet wird. Der von Konecranes entwickelte Van-Carrier wird auch erheblich weniger Stickoxid und Feinstaub emittieren. CTT-Geschäftsführer Dr. Thomas Koch

erklärt: „Mit den neuen Hybrid-Van-Carriern senken wir unsere Energiekosten und reduzieren gleichzeitig die Emissionen. Sie sind ein weiterer Beleg dafür, dass die HHLA konsequent auf modernste Technik und intelligente Lösungen setzt. Davon profitieren das Unternehmen, die Umwelt und die Beschäftigten.“

Zwei neue Bahngleise am Burchardkai

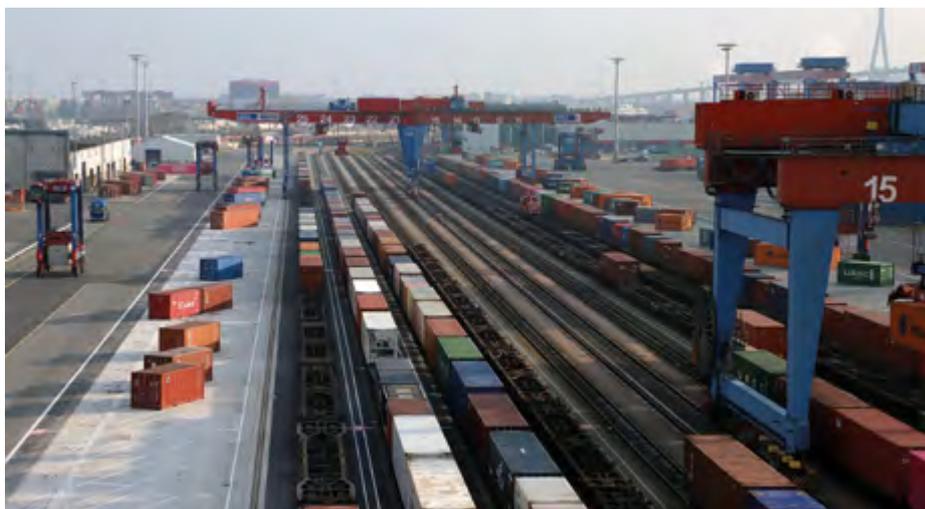
Der Burchardkai ist zusammen mit dem CT Altenwerder das größte Bahnterminal Deutschlands. Dort wurden nun zwei zusätzliche Gleise verlegt. Statt acht sind es zehn mit je 740 Meter Länge. Insgesamt 13 Millionen Euro kostete die Erweiterung, inklusive zweier zusätzlicher Portalkräne. Dadurch können künftig 850.000 TEU pro Jahr abgefertigt werden, 200.000 mehr als bisher. Schon jetzt liegt der Anteil der Bahn am Hinterlandverkehr bei 42,8 Prozent und somit erstmals vor dem Lkw.

Die Erweiterung der Schienentransportkapazitäten könne den Anteil der Bahn am Verkehrsträgermix mittelfristig noch weiter erhöhen, sagt HHLA-Vorstand Jens Hansen: „Die zahlreichen hochfrequenten Eisenbahnverbindungen sind im europäischen Vergleich ein klarer Standortvorteil des Hamburger Hafens. Wir gehen davon aus, dass sie durch eine verbesserte Verkehrsanbindung des CTB ab dem Jahr 2020 deutlich zunehmen werden.“ Nach Inbetriebnahme der neuen Waltershofer Straßen- und Eisenbahnbrücken im kommenden Jahr wird die Schienenanbindung des CTB an das Netz der Hafenbahn nicht mehr ein-, sondern zweigleisig laufen.

Text: Matthias Soyka



Van-Carrier mit Hybrid-Antrieb sparen bis zu 15 Prozent Diesel



Zwei zusätzliche Gleise am Burchardkai fördern den Kombinierten Verkehr



Ein AGV beim Andocken an das allgemeine Stromnetz

200 Dollar mehr pro Tonne

Neue Schwefelgrenzwerte für Schiffsdiesel treiben nicht nur die Preise hoch

Am 1. Januar 2020 beginnt eine neue Zeitrechnung in der internationalen Schifffahrt. Mit Beginn des neuen Jahres gelten die drastisch reduzierten Schwefelgrenzwerte auf allen Weltmeeren: 0,5 statt 3,5 Prozent Schwefel dürfen dann nur noch aus den Schornsteinen emittiert werden. Im Hamburger Hafen-Klub skizzierte eine Expertenrunde, was dies für die Reeder bedeutet. Und dabei dürften nicht nur die Treibstoffkosten deutlich steigen, von jetzt rund 410 Dollar pro Tonne auf rund 620 Dollar.



Thomas Zengerly,
CEO Shell Deutschland



Hermann J. Klein
Managing Director Carnival Cruises



Harro Booth,
Geschäftsführer ElbOil GmbH

Harro Booth, Geschäftsführer der ElbOil GmbH, erklärte, dass über die Hälfte der Reeder anfangs vermutlich das sogenannte Compliant Fuel einsetzen müssten, also jenen Kraftstoff, der auch nur 0,5 Prozent Schwefel enthält. Nur rund zehn bis 15 Prozent aller rund 60.000 Handelsschiffe werden mit Abgasreinigungsanlagen (Scrubbern) unterwegs sein, also weiterhin das 3,5-prozentige Schweröl bunkern und den Schwefel aus den Abgasen unter Zugabe von Meerwasser als dann harmloses Schwefelsulfat herausfiltern. Der Rest wird wohl mit Gasoil oder Flüssiggas (LNG) unterwegs sein. Allerdings habe das Compliant Fuel seine Tücken. Je

nach dem, wie es in den Raffinerien hergestellt wird, kann es sich mit anderen Herstellungsorten nicht unbedingt vertragen. Compliant Fuel, das in Shanghai gebunkert wird, könnte eine völlig andere chemische Zusammensetzung haben, als Compliant Fuel in Rotterdam. Im schlimmsten Fall könnte es zu einem Aussetzen des Antriebs kommen.

Es gibt gemischte oder aufgebrochene Ölarten

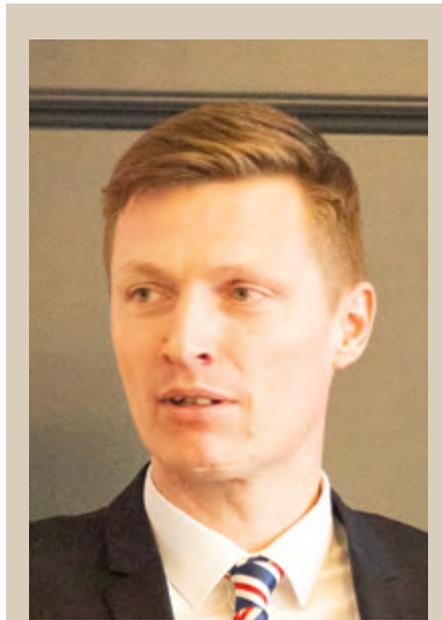
Denn es gibt im Wesentlichen zwei Arten, Dieselkraftstoffe herzustellen. Entweder durch Vermischen unterschiedlicher Sorten (Blend Oil) oder durch Cracken. Hierbei

werden Rohölmoleküle unter hohem Druck und großer Hitze quasi aufgebrochen. Die frei gewordenen Teile gehen neue Verbindungen ein, wobei unbrauchbare Reste herausgefiltert werden. Doch dies ist von Raffinerie zu Raffinerie unterschiedlich, bestätigte Jürgen Wollschläger von der Raffinerie Heide.

Hermann Klein, Managing Director von Carnival Cruises Lines und ehemaliger Chef des Germanischen Lloyds, riet allen Reedern, sich an Bord ihrer Schiffe möglichst breit aufzustellen, um möglichst viele unterschiedliche Treibstoffe zu bunkern. Wer jetzt noch nicht Scrubber geordert habe, sei schon zu spät dran. Es habe ein Run auf die Filteranlagen

eingesetzt, der nicht mehr befriedigt werden könne. Die derzeit beste Alternative sei LNG. Allerdings sei der Umbau eines bestehenden Schiffes so teuer (bis zu 20 Millionen Dollar), dass sich das erhebliche saubere Gas nur bei neuen Schiffen lohne. Dafür würden fast ein Viertel weniger CO₂, 80 Prozent weniger Stickoxide und so gut wie kein Schwefel mehr ausgestoßen.

Thomas Zengerly, Shell Deutschland-Chef, ergänzte, dass neben der Umstellung des Treibstoffs auch die Schmierstoffe geändert werden müssten. Diesel, der weniger Säuren enthalte, brauche Schmierungen, die auf weniger Lauge aufbauen. In diesem Bereich werde gerade im Hamburger Shell-Labor intensiv geforscht. Zudem bereite sein Unternehmen Handbücher für seine Kunden vor, wie man mit dem neuen Treibstoff umzugehen habe. Klein bestätigte, dass auch



Jürgen Wollschläger,
Geschäftsführer Raffinerie Heide

das Handling von LNG nicht einfach sei. Sein Unternehmen habe deutlich fünfstellige Beträge pro Mitarbeiter in die Nachschulung in diesem Bereich gesteckt. Ein weiteres Problem bei LNG bestehe

laut Booth darin, dass die Versorgung der Schiffe mit Bargesen sehr viel teurer als mit jeder Form von Öl sei, weil LNG-Bargesen in der Anschaffung etwa zehnmals so viel kosteten wie Öl-Bargesen.

In weiterer Zukunft, waren sich die Experten einig, sei synthetischer Kraftstoff die Lösung. Auf Basis von Wasserstoff, der beispielsweise unter der Zufuhr von Windstrom erzeugt wird, könnte aus der Luft oder aus Betonwerken CO₂ abgesogen werden und in Raffinerien zu synthetischem Öl oder Gas umgewandelt werden. Vor allem für die stark expandierende Luftfahrt wäre dies eine Option. Ein Einsatz auf breiter Ebene dürfte aber noch bis zu 20 Jahre dauern. In noch fernerer Zukunft könnte auch der Einsatz von reinem Wasserstoff als Kraftstoff eine Alternative sein, so Zengerly.

Text: Matthias Soyka

Sys|ng

Software, die passt...

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

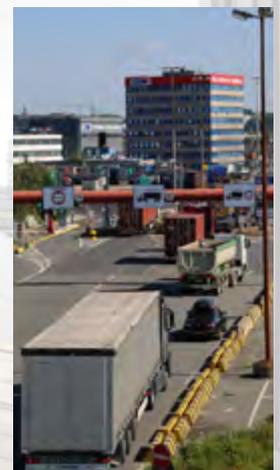
Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



Sysng Gesellschaft für DV-Einsatz mbH
Tel.: +49 40 450 57 08

Rothenbaumchaussee 114
www.sysng.de

20149 Hamburg
info@sysng.de

Der tiefergelegte Gabelstapler

Die Firma Norgatec hat den Hyster H8.0FT9 so umgebaut, dass er in Container passt



Roland Henschel hat keine Probleme, mit der Ladung den Hyster-Stapler in den Seecontainer hineinzufahren

Bei Gabelstaplern ist das immer so eine Sache: Entweder sind sie klein und wendig und können auch in das Innere eines normalen Seecontainers fahren. Dafür sind sie in der Regel nur in der Lage, geringe Tonnagen zu heben. Größere Fahrzeuge, die bis zu acht Tonnen lupfen, sind dagegen zu hoch, um in eine Stahlbox zu passen. Schwerere Ladung wird so zum Problem. Die Hamburger Norgatec GmbH hat sich hier etwas einfallen lassen und einen über zwölf Tonnen schweren Hyster-Stapler so umgebaut, dass er beides kann. Eine Art eierlegende Wollmilchsau für Packbetriebe.

Denn der Hyster Typ H8.0FT9 ist in der Höhe der Fahrerkabine und des Hubgerüsts um 26 Zentimeter geschrumpft, so dass er mit einer Höhe von 2,25 Metern gerade so in einen Standardcontainer passt, dabei aber schwere Lasten bis zu acht Tonnen bei einem Lastenschwerpunkt von 900 Millimetern heben kann. Und das auf eine Höhe von bis zu 2,32 Metern. Auf den ersten 87 Zentimetern fährt noch nicht einmal das Teleskop des Hubgerüsts nach oben aus, so dass auch ein Stapeln von Paletten im Container möglich bleibt.

Ein weiterer Vorteil ist die Spurbreite von gut zwei Metern (vorne) und rund 1,50 Metern (hinten), die dazu führt, dass das Gewicht des Staplers im Container auf den Verstärkungen an den Rändern ruht.

Breiter Radstand erhöht Sicherheit im Container

Normale Stapler haben einen deutlich engeren Radstand und drücken damit wesentlich stärker auf den labileren Mittelboden eines Containers. „Da konnte es durchaus mal passieren, dass

ein kleiner Stapler selbst mit viel weniger Ladung nach unten durch den Boden bricht“, berichtet Andreas Nitt, Prokurist bei Norgatec.

Doch der Hyster Typ H8.0FT9 kann noch mehr. Das Modell ist mit einem 82 kW 4-Zylinder-Diesel Stufe IV ausgerüstet, der dank Rußpartikelfilter und Abgasrückführung so wenig emittiert, dass er sogar in geschlossenen Räumen eingesetzt werden darf. Dazu gibt es für den Fahrer einen besonders gefederten Sitz. Selbst große Menschen haben hier pro-

blemlos Platz. Klar, Sitzheizung und Luftfederung gibt's auch.

Und schließlich ist da noch das Anbaugerät, ein Zinkenverstellgerät inklusive Seitenschub mit 2,40 Meter langen Gabelzinken, das ein Anheben von unterschiedlichen Gütern erleichtert.

Der Umbau dauert bis zu vier Wochen

Rund vier Wochen dauert der Umbau des Spezial-Staplers. Drei der Umbauten sind bereits im Hamburger Hafen unterwegs. „Die Kunden sind so begeistert, dass sie uns die Maschinen nicht zurückgeben wollen“, freut sich Nitt. Die Spezialmaschine ist gerade bei dem Umschlag von Schwergütern in Containern eine echte Bereicherung. Das sagt auch Andreas Feddersen, Geschäftsführer der Warenumschlags Station Grasbrook GmbH, bei der das jüngste Gerät gerade getestet wird.



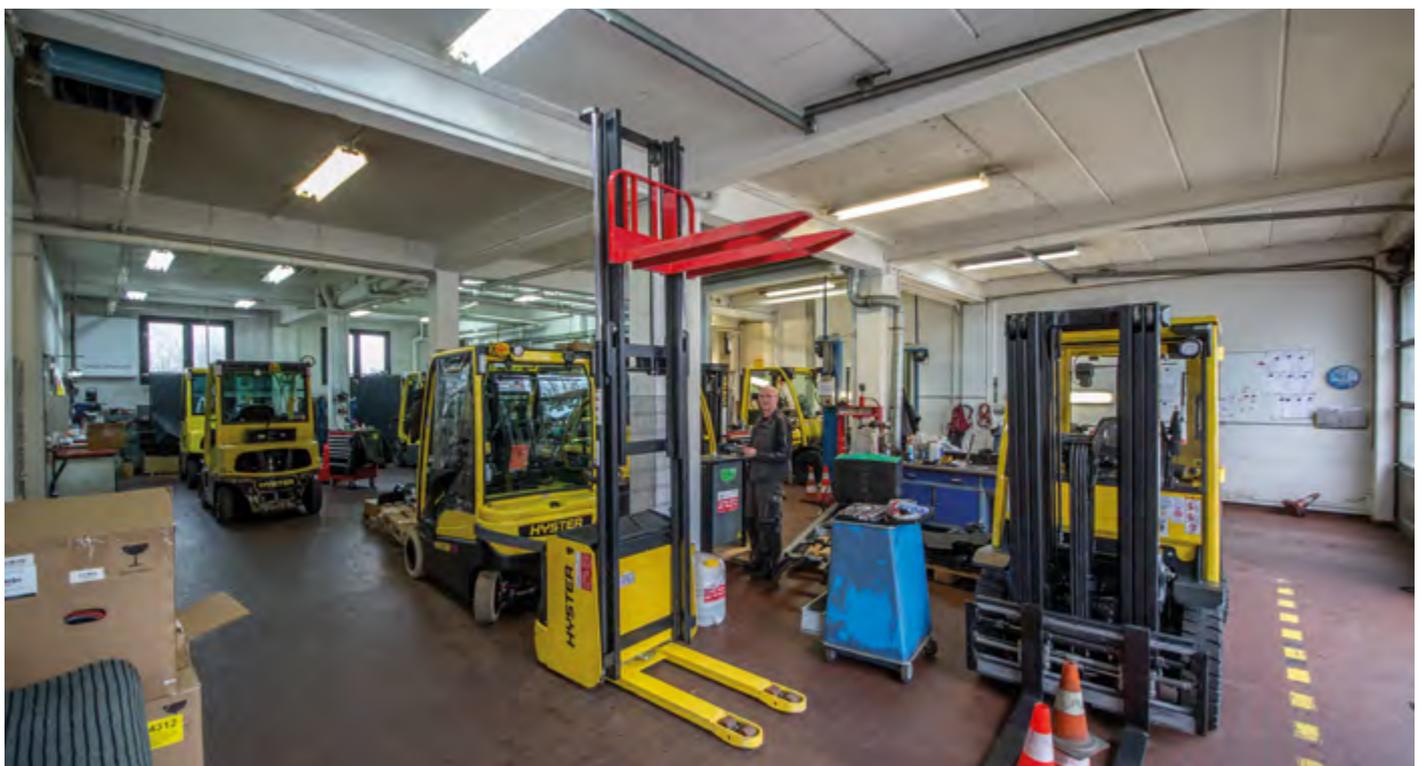
Andreas Nitt,
Prokurist Norgatec

Seit fünf Jahren ist Norgatec nun der Vertreiber von Hyster-Geräten in Norddeutschland. Von der dänischen Grenze bis Bremen und tief nach Mecklenburg-Vorpommern reicht der Verkaufsradius. Zuvor hatte Norgatec Mitsubishi-Stapler im Angebot. Mit den besonders robusten Geräten des US-Her-

stellers läuft es jedoch noch ein ganzes Stück besser. Die Zahl der Monteure hat sich auf 31 fast verdoppelt, statt zwei gibt es nun acht Verkäufer. 450 Mietmaschinen sind derzeit in der Langzeit- und 300 Stapler in der Kurzzeitmiete. Zum Verkaufspaket gehört dabei auch die regelmäßige Wartung, Full-Service und FEM4.004 Prüfung vor Ort. Selbstverständlich runden Finanzierungs- und Maschinenbruchlösungen das Angebot ab.

Der Kundenansturm hat dazu geführt, dass das Firmengelände am Billhorner Deich mittlerweile aus allen Nähten platzt. Norgatec sucht dringend einen neuen Hauptsitz. 6.000 Quadratmeter mit Verwaltungsgebäude und Werkstatt will Firmenchef Andreas Küstermann kaufen. Natürlich gern in der Nähe des Hamburger Hafens, um auch geografisch weiter möglichst nah am Kunden zu bleiben.

Text: Matthias Soyka



Die Montagehalle bei Norgatec ist mit Wartungs- und Umbaugeräten gestopft voll

Selbst die Industrie zweifelt jetzt

Autonomes Fahren wurde auf der CES deutlich differenzierter gesehen

Seit mehr als 20 Jahren findet jeweils Anfang Januar in der US- Amerikanischen „Spieler-Stadt“ Las Vegas die „Consumer Electronics Show“ statt – kurz „CES“ genannt. In der jüngeren Vergangenheit hatte sich die Veranstaltung zunehmend zu einem zentralen Ort der Präsentation der Zukunft des autonomen Fahrens im Straßenverkehr durch praktisch alle großen Automobilkonzerne weltweit entwickelt. Nicht zuletzt dadurch wurde der Hype hinsichtlich einer fundamentalen Revolution des Verkehrs bei Mobilitäts- und Zukunftsforschern, technikbegeisterten Laien und digitalisierungseuphorischen Politikern befeuert.

Die CES steht aufgrund dessen in einem nicht unwesentlichen Umfang in Konkurrenz zur regelmäßig an unterschiedlichen Standorten in der Welt durchgeführten „Intelligent Transport Systems“ Konferenz (ITS). In 2021 findet die ITS bekanntlich in Hamburg statt. Die Stadt hatte sich dafür mit dem eher großspurigen Motto „City of Solutions“ beworben. Seit dem Zuschlag werden hektisch immer neue „Solutions“ präsentiert, ohne dass allerdings die bundesweit als vergleichsweise miserabel geltende Verkehrssituation und Verkehrspolitik davon bisher erkennbar profitieren würde.

Sichtweise wird langsam realitätsnäher

Vor diesem Hintergrund ist es empfehlenswert, dass sich die Veranstalter der ITS 2021 mit den Entwicklungen und Bewertungen rund um die CES 2019 beschäftigen und daraus die gebotenen Lehren ziehen. Die Kommentare zur CES und ihrem Umfeld sind nämlich erstmals bemerkenswert unterschiedlich. Einerseits wird berichtet, dass der Hype im Zusammenhang mit dem autonomen Fahren im Straßenverkehr unerschütterlich weiter propagiert wird. Andererseits werden deut-

liche Anzeichen dafür konstatiert, dass es nicht nur aus Sicht externer Fachleute an der Zeit ist, das Thema sachgerechter zu bewerten, sondern dass auch bedeutende Vertreter der Branche mit ihrem Auftritt in Las Vegas erstmals eine realitätsnähere Sicht der Dinge signalisieren.

In der international renommierten „Fach-Plattform für stadtzentrierten Journalismus“ unter dem Label „Citylab“ ist der Bericht zur Messe überschrieben mit: „Das fahrerlose Erlebnis sieht fürchterlich verwirrend aus“. Einführend wird konstatiert, dass die CES in diesem Jahr zwar so erscheine, als würde es sich bereits um das Jahr der fahrerlosen Autos handeln: Mehr als 3.000 Quadratmeter der Messefläche würden mit Präsentationen von Technologien bedeckt sein, die auf das autonome Fahren im Straßenverkehr ausgerichtet sind. „Tatsächlich haben zahlreiche der präsentierten Vorrichtungen und Ideen aber weniger mit der Fähigkeit von Autos zu tun, autonom fahren zu können ... sondern in erster Linie damit, was die Leute alles während der Fahrt tun könnten, wenn sie nicht mehr selber fahren müssen.“ Das Kuriose dabei sei, wie weit die Industrie offensichtlich davon entfernt ist, die zwingende Voraussetzung für

deren Anwendung zu schaffen: „Das sind selbst fahrende Autos, die sich tatsächlich zuverlässig unter allen realistischen Bedingungen bewegen können“.

Daraus wird der Schluss gezogen, dass nunmehr wenigstens Teile der Industrie „nach einigen Jahren der Hype und des sich gegenseitig ständig übertreffen wollenden Wettbewerbs der Unternehmen nunmehr die Bremse gezogen haben hinsichtlich der Versprechungen einer bereits kurzfristig weit verbreiteten Einführung voll autonomer Autos“. Die Autoindustrie habe nämlich immer noch nicht einmal die zwingenden Bedingungen für die Aufteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Fahrer und Automobil selbst in den unteren Kategorien auf dem Weg zum autonomen Fahren („Level 5“) in dem gebotenen Umfang perfektioniert.

Fehleranfälligkeit im Stadtverkehr wird unterschätzt

Die systemimmanente Fehleranfälligkeit der betreffenden Hochtechnologie, zumal in einem im Sinne der empirischen Wissenschaften, „unendlich komplexen“ Umfeld (insbesondere Stadtverkehr) wird von den Verfechtern bisher regelmäßig unterschätzt

oder (wohl eher) gezielt verdrängt. Das gilt umso mehr bei realistischer Einordnung des Bedrohungspotenzials durch Cyber-Kriminalität und ähnliche Einflussmöglichkeiten (z.B. „Hacker“). Gerade erst hat das Weltwirtschaftsforum die Cyberkriminalität als eine der beiden größten Bedrohungen der Menschheit eingestuft – auf gleicher Ebene mit dem Klimawandel. Stattdessen werden nach wie vor Quoten einer weiten Überlegenheit hinsichtlich der Verkehrssicherheit gegenüber dem konventionellen Verkehr geltend gemacht, die von unabhängigen Fachleuten längst drastisch widerlegt worden sind.

Der Umstand, dass es in jüngster Zeit Unfälle mit Todesfolge unter Beteiligung hoch- und voll-automatisiert fahrender Autos („Level 3 + 4“) im Testbetrieb gegeben hat, wird in dem Beitrag als für die Automobilindustrie durchaus willkommen eingeordnet. Dadurch sei ihnen quasi eine Pause in Hinblick auf die Einhaltung der bisherigen Versprechungen geschaffen worden. Sogar der Vorstandsvorsitzende des bezüglich der Annäherung an das autonome Fahren als weltweit führend geltenden Unternehmens Waymo/Google, John Krafcik, hat inzwischen öffentlich seine Überzeugung zum Ausdruck gebracht, dass „selbst fahrende Autos niemals absolut zuverlässig unter allen denkbaren Wetter- und Verkehrsbedingungen werden operieren können“.

Die Washington Post stellt in ihrem Bericht über die Messe fest, dass sie in den vergangenen Jahren in erster Linie ein Ort gewesen sei, „auf der Technikfreaks die nahe Zukunft einer Welt von Autos ohne Steuerrad und Pedalen verkündet haben“. Im Gegen-

satz dazu hätten sich nun endlich wenigstens einzelne Firmen darauf konzentriert, darzustellen wie „dieselbe künstliche Intelligenz und Chip-Technologie auch dazu beitragen könne, menschlichen Fahrern zu helfen, Kollisionen zu vermeiden sowie die Folgen von Unfällen zu mildern“. Das betrifft also insbesondere Instrumente und Optionen auf dem Weg zur Verwirklichung der „Vision Zero“ (Null Tote im Straßenverkehr) im optimierten traditionellen Straßenverkehr („Level 1“ – „assistiertes Fahren“).

Hohe Gefährdung durch Cyberkriminelle

In anderen Kommentaren wird sehr zu Recht bemängelt, dass im Rahmen der CES nach wie vor bemerkenswert wenig die Problematik der Wahrung der Privatsphäre angesprochen wird. Gerade im Zusammenhang mit der Automatisierung des Fahrens, inklusive insbesondere der dabei angestrebten/erforderlichen Konnektivität (digitale Vernetzung der Automobile untereinander und mit der Umwelt) sowie der propagierten vielfältigen Angebote für die Beschäftigung/Unterhaltung der Fahrzeuginsassen, ist das diesbezügliche Gefährdungspotenzial immens groß. Immerhin wird in einem Beitrag gefragt: „Wie geht ein Hersteller mit unseren Daten um? Wie sammelt er sie? Wie bearbeitet er sie? Wie gibt er sie weiter?“ Der darauf folgende Verweis auf die Entscheidungsmöglichkeiten des Verbrauchers, welche Daten er von sich preisgibt, ist allerdings eher „blauäugig“. Auch hier spielt die Gefährdung durch Cyberkriminalität und deren Ableger eine bedeutende Rolle.



Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

Was für den Komplex des autonomen Fahrens gilt, trifft in vieler Hinsicht auch für die meisten anderen Komplexe der „Intelligent Transport Systems“ zu. Aufgrund dessen kann in Hinblick auf die ITS 2021 nur immer wieder die Hoffnung zum Ausdruck gebracht werden, dass die Veranstalter sich auf die Präsentation der intelligenten und wirkungsvollen Nutzung der als „intelligent“ firmierenden technischen Komponenten der Transportsysteme konzentrieren. Dazu gehört auch, dass nicht ähnliche Etikettenschwindel praktiziert werden, wie das beispielsweise bei dem angeblich „autonom“ fahrenden (und auch so in großen Lettern auf der Außenseite firmierenden) Bus der Fall ist, der ab Mitte März in Keitum auf Sylt eingesetzt wird. Tatsächlich handelt es sich dabei um ein mittleres Level des „automatisierten Fahrens“ – noch weit entfernt vom „autonomen Fahren“ („Level 5“).

Text: Dr.-Ing. Andreas Kossak

Insolvenz in Eigenverwaltung

Das Beispiel Elsflether Werft zeigt, wann sie sinnvoll ist und wann nicht

„Die Krise ist ein produktiver Zustand, man muss ihr nur den Beigeschmack des Katastrophalen nehmen.“ Dieses Zitat des Schweizer Schriftstellers Max Frisch kann man allen Unternehmen und Unternehmern als Leitlinie empfehlen, die sich in einer wirtschaftlichen Krise befinden. Denn eine Krise bedeutet nicht zugleich eine Katastrophe, sondern bietet auch die Chance einer strategischen Neuausrichtung und einer grundlegenden Sanierung.

Dies gilt umso mehr, seitdem mit der Einführung der Insolvenzordnung (InsO) vor nunmehr 20 Jahren die Möglichkeit geschaffen wurde, dass der Schuldner seine Insolvenz unter bestimmten Voraussetzungen selber verwalten kann (§§ 270 ff. InsO). Die Verfahrensart wurde zunächst jedoch nur selten angeordnet. Durch das Gesetz zur weiteren Erleichterung der Sanierung von Unternehmen (ESUG) aus dem Jahr 2012 wurde die Möglichkeit einer Eigenverwaltung mittels der §§ 270a und b InsO gefördert und seither häufiger beantragt und angeordnet. Gleichwohl stößt die Durchführung eines Insolvenzverfahrens in Eigenverwaltung nach wie vor auf Unsicherheiten, da die Beteiligten wenig Erfahrungen damit haben und die Besonderheiten oft nicht einschätzen können. Daher lohnt sich nachfolgend eine genauere Betrachtung.

Die Eigenverwaltung nach den §§ 270 ff. InsO stellt kein eigenes Verfahren dar. Es handelt sich vielmehr um Sonderregelungen zur Verwaltung und Verfügung über das Vermögen des Insolvenzschuldners im „vorläufigen“ Insolvenzverfahren. Dies erfolgt anders als im „normalen“ Insolvenzverfahren nicht durch einen (vorläufigen) Insolvenzverwalter, sondern durch den Schuldner oder das schuldnerische Unterneh-

men selbst. Überwacht wird der Schuldner von einem durch das Insolvenzgericht bestellten (vorläufigen) Sachwalter. Die Eigenverwaltung muss durch den Schuldner gesondert beantragt werden. Weiter dürfen keine Umstände bekannt sein, die erwarten lassen, dass die Anordnung zu Nachteilen für die Gläubiger führen wird. Sofern der Antrag des Schuldners nicht offensichtlich aussichtslos ist, soll das Gericht nach § 270a InsO bereits im Eröffnungsverfahren davon absehen, eine vorläufige Insolvenzverwaltung anzuordnen, und stattdessen einen vorläufigen Sachwalter bestellen.

Schutzschirmverfahren bei drohender Zahlungsunfähigkeit

Die Verwaltung nach § 270b InsO – das sogenannte Schutzschirmverfahren – kann beantragt werden, wenn der Schuldner lediglich zahlungsunfähig zu werden droht oder nur überschuldet und die angestrebte Sanierung nicht offensichtlich aussichtslos ist. In diesem Fall bestimmt das Insolvenzgericht auf Antrag des Schuldners eine Frist von maximal drei Monaten zur Vorlage eines Insolvenzplans. Auch nach § 270b InsO wird ein vorläufiger Sachwalter bestellt.

Die Eigenverwaltung kommt insbesondere bei Vorliegen einer mittelfristigen Fortführungsmög-

lichkeit des Unternehmens und einer konkreten Sanierungsperspektive in Betracht. Sie ist zudem insbesondere in solchen Fällen sinnvoll, in denen der Schuldner oder die Geschäftsführung das Vertrauen der Geschäftspartner besitzt und der Übergang der Verwaltungs- und Verfügungsbefugnis auf einen (vorläufigen) Insolvenzverwalter für die Fortführung des Unternehmens aufgrund des damit einhergehenden Wechsels kontraproduktiv wäre. Durch die Eigenverwaltung bleiben die den Geschäftspartnern bekannten Personen am Ruder. Mit der gerichtlichen Bestellung eines Sachwalters wird zugleich dafür Sorge getragen, dass die Voraussetzungen und Regelungen der Insolvenzordnung beachtet werden. Der Sachwalter hat die Aufgabe, den Schuldner bei der Eigenverwaltung zu überwachen, und sofern er Nachteile für die Gläubigergemeinschaft feststellt, dies dem Gläubigerausschuss sowie dem Insolvenzgericht zu melden. Die Eigenverwaltung bietet sich daher etwa in Fällen an, in denen externe Gründe maßgeblich für die Krise des Unternehmens verantwortlich sind und die Geschäftsführung weiter das Vertrauen im Markt genießt.

Aktuelles Beispiel ist die Elsflether Werft, die bei der Sanierung des Marineschulschiffs „Gorch Fock“ in Schieflage geriet. Das zu-

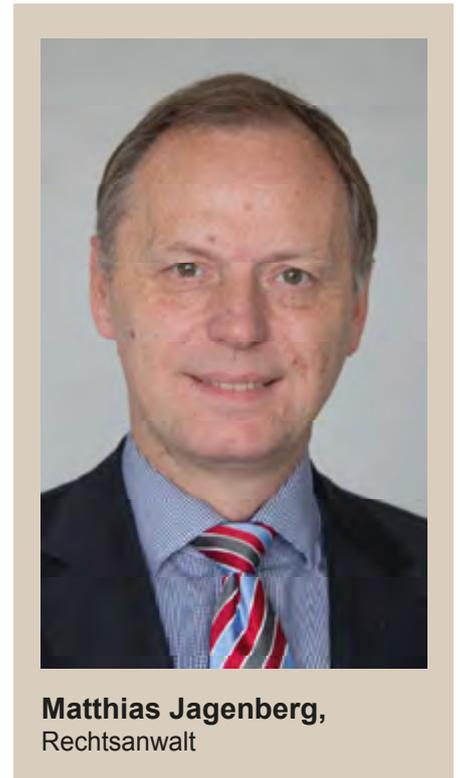
ständige Amtsgericht Nordenham hat den Antrag der Werft auf Insolvenz in Eigenverwaltung genehmigt, so dass der neue Vorstand es selber in der Hand hat, wie es für das Unternehmen weitergeht, insbesondere ob die Sanierung der „Gorch Fock“ fortgesetzt werden kann.

Bei rechtzeitiger Stellung des Insolvenzantrags sowie dem Vorhandensein der für eine weitgehend eigenverantwortliche Abwicklung des Verfahrens notwendigen geordneten Struktur in Management und Buchhaltung ist die Eigenverwaltung aufgrund des geringeren Eingriffs in den betrieblichen Ablauf eine hervorragende Sanierungsmöglichkeit. Gerade beim Ziel eines Insolvenzplans ist die Anordnung der Eigenverwaltung sinnvoll, da der Schuldner unterbrechungslos verwaltungs- und verfügungsbefugt bleibt. Das mit dem ESUG geschaffene Schutzschirmverfahren nach § 270b InsO geht von einem Verfahrensabschluss mittels Insolvenzplan aus. Nach Einführung dieser Regelung herrschte großes Interesse am Schutzschirmverfahren. Dies liegt zum Teil daran, dass sowohl Geschäftsführern als auch Gläubigern nicht immer bewusst ist, dass auch bei Einleitung eines Schutzschirmverfahrens letztlich das Insolvenzverfahren eröffnet wird. Es soll jedoch in Eigenverwaltung durchgeführt und nach Möglichkeit mittels eines Insolvenzplans abgeschlossen werden. Zudem kann der Schuldner einen Vorschlag hinsichtlich der Person des Sachwalters machen, dem das Gericht folgen muss, soweit nicht zwingende Gründe dagegen sprechen.

In der öffentlichen Wahrnehmung stellen die Eigenverwaltung

und insbesondere das Schutzschirmverfahren häufig eine Art außergerichtliches Sanierungsverfahren dar. Sofern dann das Insolvenzverfahren eröffnet wird, kommt es gegebenenfalls zu einem Moment der Ernüchterung, da die Gläubiger einsehen müssen, dass die Forderungen zur Insolvenztabelle anzumelden sind und lediglich eine Quotenzahlung erfolgen wird. Die Kommunikation der Verfahrensart spielt daher bereits unmittelbar nach Insolvenzantragstellung eine erhebliche Rolle.

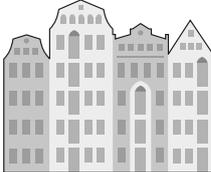
Die Eigenverwaltung ist in Fällen, in denen ein Unternehmen dauerhaft fortgeführt werden kann und sich eine konkrete Sanierungsperspektive bietet, zur Erhaltung des Knowhows und des Vertrauens der Geschäftspartner sinnvoll. Bei frühzeitiger Antragstellung und einem sanierungsorientierten Management sollte diese Möglichkeit in jedem Fall in Betracht gezogen werden. Da der Sachwalter lediglich 60 Prozent der Regelvergütung eines Insolvenzverwalters erhält, ist es auch die günstigere Alternative für die Gläubigergemeinschaft. Wichtig ist, das Insolvenzgericht und die Gläubiger



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

einzubinden und Transparenz in der Durchführung herzustellen, um Vertrauen trotz Bestehenbleibens der Verwaltungs- und Verfügungsbefugnis des Schuldners zu erhalten. Ob das der Elsflether Werft gelingt und die Sanierung der „Gorch Fock“ zum Abschluss gebracht werden kann, bleibt abzuwarten.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de



Heinrich Osse

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

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße
Schuppen 50 B
20457 Hamburg

www.osse-logistik.com



Kartoffeln einmal anders

Im Restaurant „Vezos“ gibt es hervorragendes Fleisch und Beilagen, die überraschen



Im Eckhaus an der Papenhuder Straße ist das „Vezos“



Im Gastraum geht auch der Tresen um die Ecke

Hamburg-Uhlenhorst ist wohl eine der angesagtesten Gegenden der Hansestadt. Schmucke Jugendstilvillen und die Nähe zur Außenalster machen den Stadtteil nicht nur bei den Anwohnern zu einem beliebten Ziel. Wer hier Essen gehen will, hat eine reichhaltige Auswahl, meist an den obligatorischen Italienern. Wir jedoch wollen uns einmal bei einem Griechen gütlich tun und sind im Restaurant „Vezos“ fündig geworden, das mit dem Beinamen „Greek in the City“ wirbt.

Zwei Dinge gleich vorneweg. Man sollte tunlichst reservieren, denn zumindest an den Wochenenden gibt es hier kaum einen freien Tisch. Und: Dies ist kein Fress-Griech, der mit einem einfachen Tellergericht Berge von Fleisch aufischt.

Wer also gewaltigen Hunger hat, sollte sich zunächst an einer der diversen Vorspeisen wie Schafskäse in Filoteig mit Honig und Sesam (8,90 Euro), gebackene Zucchini-Bällchen (7,50 Euro) oder gegrillte Garnelen in Knoblauch (9,90 Euro) orientieren, ehe er zu den Hauptgerichten greift.

Doch der Reihe nach. Am Eingang erwartet uns der Major domus und weist uns mit der

Bemerkung „Viel Spaß“ einen Tisch zu. Das schafft schon einmal gute Laune.

Zurück zur Karte: Bei den Hauptspeisen überrascht vor allem, dass sie relativ sparsam mit Beilagen bestückt sind. Es gibt zwar hausgemachtes Weißbrot zu einem vorab gereichten bunten Salattellerchen, auf den eigentlichen Hauptgangtellern ist neben Tomatenreis oder Kartoffelspalten nur das Fleisch an sich. Nicht einmal der sonst übliche Tsaziki-Haufen ist zu finden.



Grillteller mit Kartoffeln

Allerdings ist das auch nicht unbedingt wichtig. Denn das Fleisch ist herrlich saftig, und die Kartoffel sind ganz anders, als man sie kennt. Denn sie wurden in etwa fünf Millimeter breite Scheiben geschnitten und anschließend frittiert. Das ergibt eine Mischung aus Chips und Pommes frites, die absolut interessant und lecker schmeckt und keinerlei Extrasauce bedarf.

Zu empfehlen sind das gefüllte Hacksteak Bifteki (14,90 Euro) und die Grillplatten (16,90 bis 18,90 Euro), wobei die Schweinefleischspieße Suflaki (14,90 Euro) leckerer schmecken als das etwas fade geratene Giros, das ein wenig

mehr Gewürz vertragen hätte. Teurer als 23,90 Euro (Kalbskotelett bzw. Rumpsteak) ist jedenfalls kein Gericht. Gut schmecken tut's allemal.

Text: Nils Knüppel
Vezos Restaurant



Bifteki mit Tomatenreis

Papenhuder Straße 22
22087 Hamburg
Tel: 040 22 69 26 92
www.vezos-restaurant.de
a.vezos@gmx.de

Öffnungszeiten:
Mo- Mi. 17-24 Uhr
Do.-Sa. 17-1 Uhr
So. 12-24 Uhr

Queen ein Denkmal gesetzt

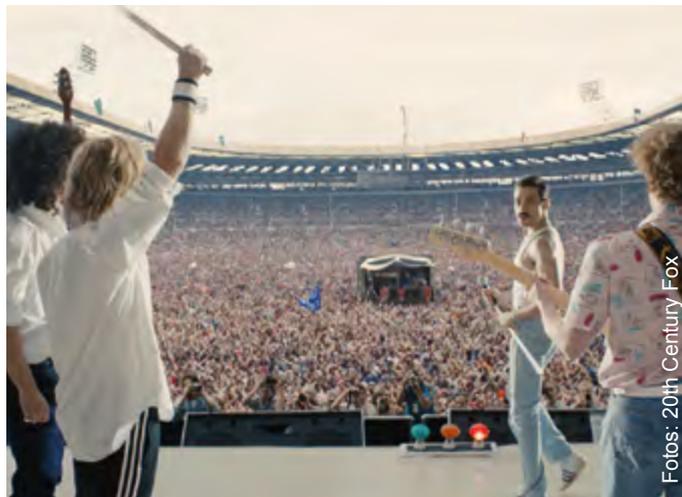
„Bohemian Rhapsody“ erzählt das schrille Leben Freddy Mercurys



Farrokh als Student



Frauen sind auch ganz ok



Große Auftritte perfekt hingelegt



Farrokh wird zu Freddy



The show must go on!

Biografische Filme sind bei Preisverleihungen eine sichere Bank. Bryan Singers Drama über die Band Queen und den früh an AIDS verstorbenen Sänger Freddy Mercury macht da keine Ausnahme. Der Film wurde mit Ehrungen überschüttet. Insbesondere der exzellente Hauptdarsteller Rami Malek wurde zu Recht gefeiert und erhielt den Oscar für die beste männliche Hauptrolle. Der Film lohnt auch für Zuschauer, die mit der Band oder deren Musik nicht so viel anfangen können...

1970 emanzipiert sich der Student Farrokh Bulsara von der Engstirnigkeit seiner Familie und nennt sich fortan Freddy. Er schmeißt sein Studium und schließt sich der Band Smile an. Als Mensch eigentlich eher zurückgenommen, verändert sich Freddy auf der Bühne völlig. Er wird extrovertiert und faszinierend. Dies und die Qualität der Musik führen bald zu einem Plattenvertrag. Die Band benennt sich in „Queen“ um. Während Freddy seine Neigung zu Männern entdeckt, plant die Band für ihr nächstes Album etwas Unerhörtes: Ein irre langes Stück,

das opernhafte Züge haben soll. Das passt dem Produzenten überhaupt nicht, aber Queen setzt sich durch. Das Album „A Night at the Opera“ mit der genialen „Bohemian Rhapsody“ wird zum Hit – und zum Klassiker. Freddys Privatleben dagegen wird schwieriger...

Rami Malek zu besetzen, ist ein echter Geniestreich. Der Schauspieler mit ägyptischen Wurzeln verschmilzt mit der Rolle so stark, dass er den Zuschauer den echten Freddy Mercury vergessen lässt. Die optischen Phasen, die Mercury während seines Schaffens durchlief, werden

perfekt abgebildet. Malek war bislang im Wesentlichen als Hauptdarsteller der Serie Mr. Robot bekannt. Jetzt darf er sich Weltstar nennen. Dabei sollte aber nicht vergessen werden, dass die übrigen Hauptdarsteller ebenfalls toll besetzt sind. Gwilym Lee hat sich Brian May ebenfalls zu Eigen gemacht. Man meint fast, der Gitarrist sei persönlich zu sehen. Dass der Film so gelungen ist, war angesichts der schwierigen Produktionsgeschichte keine Selbstverständlichkeit. Bryan Singer musste während der Entstehung des Films aus nicht völlig transparen-

ten Gründen durch den in den Credits nicht genannten Dexter Fletcher ersetzt werden. Auch ist er historisch nicht ganz korrekt und lässt einige Exzesse der Band aus. Trotzdem ist ein unbedingt sehenswerter Film entstanden, der nur empfohlen werden kann.

Text: Martin Soyka



Ab sofort zu haben

Hamburger Hafen- und Logistik AG:

Im Management des Segments Container übernehmen erfahrene Führungskräfte neue Aufgaben. Der bisherige Geschäftsführer des Container Terminal Tollerort (CTT), Dr. Thomas Koch, wird ab dem 1. Mai die HHLA-Beratungsgesellschaft Hamburg Port Consulting HPC verstärken. Dort soll er seine langjährige Erfahrung und umfassenden Kenntnisse über Märkte weltweit bei der Umsetzung der internationalen Wachstumsstrategie der HHLA einbringen. Sein Nachfolger als CTT-Geschäftsführer ist seit dem 1. April Andreas Hollmann, der bisher den Container Terminal Burchardkai (CTB) führte. Die Geschäftsführung am CTB übernahm zum 1. April Dr. Georg Böttner. Er hat die

HHLA-Tochter HCCR in den vergangenen sechs Jahren als Geschäftsführer in einem sehr herausfordernden Umfeld stabilisiert und erfolgreich weiterentwickelt. Zuvor trug er als Leiter der Rechtsabteilung bereits Führungsverantwortung im HHLA-Konzern. Sein Nachfolger bei HCCR wird Jens Gutsch, der bisher die Terminalentwicklung der HHLA leitete.

Flughafen Hamburg GmbH:



Christian Kunsch (45) ist ab dem 1. Juni neuer Geschäftsführer. Er folgt auf Alexander Laukenmann, der das Unternehmen nach drei Jahren verlassen wird. Kunsch war zuvor Executive Director des Flughafenbetrie-

bers AviAlliance. Zusätzlich zum kaufmännischen Bereich wird sich der neue Geschäftsführer schwerpunktmäßig um die Baumaßnahmen und den Non-Aviation-Bereich kümmern. Kunsch studierte in Reutlingen und Boston Betriebswirtschaftslehre. Bereits während des Studiums sammelte er praktische Erfahrungen in der Industrie, im Investmentbanking und der Unternehmensberatung. Seine berufliche Tätigkeit begann er bei Roland Berger Strategy Consultants in den Bereichen Aviation und Logistik. 2007 nahm er das Angebot von HOCHTIEF Airport (heute AviAlliance) an, als Bereichsleiter Aviation zu arbeiten. 2016 wurde er mit dem Aufbau und der Leitung des Asset-Managements von AviAlliance beauftragt. Ebenfalls seit 2016 ist Kunsch Mitglied im Aufsichtsrat der Flughafen Hamburg GmbH.

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.)

Matthias Jagenberg

Nils Knüppel

Dr.-Ing. Andreas Kossak

Martin Soyka

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 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

6. Mai 2019



Erneut Klage wegen Elbvertiefung

Düsseldorf – Das Tauziehen um die Fahrrinnenanpassung der Elbe hat abermals ein juristisches Nachspiel. Die niederländische Firma Royal Boskalis Westminster hat eine Beschwerde gegen die Vergabe des Auftrags für den Bau der Begegnungsbox vor Wedel und die Vertiefung der Hauptfahrrinne durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) eingelegt. Über eine aufschiebende Wirkung dieser sogenannten Konkurrentenklage entscheidet das OLG Düsseldorf am 11. April. Sollte es dies bejahen, dürfte frühestens am 28. August über die Sache mündlich verhandelt werden. Auch beim Bau des JadeWeserPorts in Wilhelmshaven hatte es eine Konkurrentenklage gegeben, die letztlich zu einer Verzögerung von über einem Jahr geführt hatte.

Schiffsbefestiger bündeln ihre Kräfte

Hamburg – Die HLM Hamburg Lines Men GmbH und die Arbeitsgemeinschaft Hamburger Schiffsbefestiger GmbH & Co. KG bündeln ihre Kräfte. Die Gesellschafter der Arbeitsgemeinschaft beteiligen sich an der HLM, um unter dem Dach der HLM zukünftig gemeinsam am Markt zu agieren. Der bisherige Arge-Geschäftsführer Lars Freytag verstärkt als COO die HLM-Geschäftsführung um Hans Oestmann und Jan Stein. Damit wird die HLM, die seit einem Jahr auch die Festmacherdienste an der Brunsbütteler Schleuse verrichtet, zum mit Abstand größten Fest-

macherbetrieb in Deutschland mit über 140 Mitarbeitern. „Es gilt die Schiffsbefestigung generell auf eine neue Entwicklungsstufe zu stellen“, sagt Oestmann hierzu, „hin zu einer modernen Dienstleistung im Dreiklang mit den Lotsen und Schleppern.“ Dies geschehe besonders im Hinblick auf die stetig steigenden Sicherheitsanforderungen und den Ausbau neuer Techniken.

Vier Hafemobilkräne für Südamerika



Hyvinkää – Der finnische Kranbauer Konecranes hat von der YILPORT Holding den Auftrag für die Lieferung von vier Hafemobilkränen des Typs Model 8 für Südamerika erhalten. Zwei Kräne sollen nach Puerto Quetzal (Guatemala) und zwei nach Ecuador gehen. Das diesel-elektrische Gerät soll vor allem Container umschlagen. Es kann bis zu 100 Tonnen heben und hat eine Reichweite von 61 Metern. Damit kann der G HMK 8410 über insgesamt 19 Containerreihen greifen.

Rhenus übernimmt tschechische Reederei



Holzwickede – Die Rhenus PartnerShip GmbH hat die tschechische Binnenschiffreederei CSPL mit Sitz in Decin von der Unternehmensgruppe ARGO übernommen, die 17 Jahre die Anteile hielt. CSPL betreibt über 30 Schiffe und transportiert Massengüter ebenso wie Container und Projektladungen.

Finnlines stellt Dienst nach St. Petersburg ein

Kiel – Finnlines hat die in Kooperation mit DFDS betriebene Route von Kiel nach St. Petersburg wegen gesunkener Frachtraten eingestellt. Auch DFDS wird die Route nicht mit einem eigenen Schiff betreiben, so die dänische Reederei. Seit 2015 hatte DFDS nur noch Kapazitäten an Bord gechartert.

MWP-Prognose bei 16,3 Millionen TEU

Hamburg – In unserer Januar-Ausgabe hat sich ein kleiner Zahlendreher eingeschlichen. Die Seeverkehrsprognose der Unternehmensberatung MWP sieht den Umschlag im Hamburger Hafen im Jahr 2030 bei 16,3 Millionen TEU, nicht 13,6 Millionen TEU. Jürgen Sorgenfrei ist zudem nur neuer Mitgesellschafter, nicht Geschäftsführer bei MWP.

seit 1962

GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!



Leistungen:

Stückgutversand



Stahllogistik



Schiffersatzteillager



Nahverkehr



Fernverkehr



Seefracht



Schiene



Luftfracht



Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10
Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel
Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de
Internet: www.guehh.de

