AUSGABE 12/2014 - Deutschland € 4,50

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik

Rechnungshof kritisiert HPA

Neuregelungen für vorzeitige Mietvertragskündigungen verschleppt

Der Travehafen und der Oderhafen würden beim Bau des CTS verfüllt: Auf der Landzunge das Buss Hansa Terminal

Ungewohnt deutlich hat der Präsident des Hamburger Rechnungshofes, Stefan Schulz, die Hamburg Port Authority (HPA) und die Wirtschaftsbehörde der Hansestadt kritisiert. Es geht um die einheitliche Neuregelung bei der vorzeitigen Kündigung von Mietverträgen. Diese sei seit dem Herbst 2010 überfällig, von der Wirtschaftsbehörde jedoch ausgesetzt worden, so Schulz.

Nicht zu beanstanden, so der Rechnungshof, sei dagegen die bisherige Abfindungspraxis der HPA, da in den alten Verträgen schlicht keine klaren Ausstiegsklauseln eingearbeitet worden seien. Insgesamt habe die HPA vor allem unmittelbar vor der Wirtschaftskrise 2008 Zahlungen von insgesamt 153 Millionen Euro geleistet, um vorzeitigen Zugriff auf die Flächen am Central Terminal Steinwerder zu erhalten. Hauptbetroffener Hafenbetrieb war damals die Buss Group. Seite 3

Hafenumbau

Die HPA baut die Einfahrt zum Vorhafen um und schafft so einen großen 600-Meter-Drehkreis. *S. 4*

Zahlen korrigiert

Neue Umschlagprognose 2030 für den Hafen Rostock. Sie ist doppelt so hoch wie die des Bundes. *S. 6*

Annäherung

Der NABU und die Logistik-Initiative Hamburg haben einen Workshop abgehalten. *S. 8*

GROMEX DichtungsHaus

ZIGSXPRESS www.zigsxpress.de

siegelschuppen.de Speditionsbedarf

Liebe Leserinnen und Leser,

die Zeichen im Hamburger Hafen stehen ein wenig auf Entspannung. Die Logistik-Initiative Hamburg und der NABU haben erstmals einen gemeinsamen Workshop zum Thema Schiffsabgase abgehalten. Bisher standen sich beide unversöhnlich im Streit um die Fahrrinnenanpassung gegenüber. Die einen als einer der Vertreter der Hafenwirtschaft, die anderen als Käger gegen das Projekt.

Doch nun setzte sich auf beiden Seiten die Erkenntnis durch, dass man vielleicht vorher miteinander hätte reden sollen, um sich reichlich Ärger zu ersparen.

Die Wirren um die schärferen SECA-Regelungen führten hier zu einem Umdenken. Denn eins wurde auf dem sehr sachlich geführten Workshop klar: Eine Patentlösung gibt es nicht. Das Thema ist zu komplex. Doch in einem war man sich einig: Man hat das gleiche Ziel. Das ist schon mal ein guter Anfang!

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles

	Seite
Rechnungshofkritik	3
Hamburger Vorhafeneinfahrt	4
Neue Rostocker Prognose	6
Nabu-Workshop	8
Diskussion um Hafenausbau	10
Bürgerschaftswahlcheck	12

Wirtschaft

	Seite
Bei Atlantik geht´s rund	14
Schramm Group-Kooperation	16

Recht & Geld

	Seite
Streikpraxis ist illegal	18

Essen

	Seite
„Trattoria Brunello“	20

DVD

	Seite
Guardians of the Galaxy	21

Personal

	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum 22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Bisher kein Schaden entstanden

Neuregelung würde nicht in bestehende Verträge greifen

Der Hamburger Rechnungshof hat das Vertragsmanagement der HPA und damit auch die Wirtschaftsbehörde gerügt. Die Rechnungsprüfer hatten auf Bitten der Bürgerschaft die Entschädigungszahlungen der Hafenbehörde vor allem im Zusammenhang mit der Umbauplanung am Central Terminal Steinwerder im Jahr 2008 untersucht. Damals seien, so das Ergebnis, insgesamt 153 Millionen Euro an Hafenbetriebe (davon ein Großteil an die Buss Group) geflossen. Hinzu kommen noch 32 Millionen Euro für Räumungskosten. Dies sei jedoch nicht zu beanstanden, da es keine vertraglich festgehaltenen Ausstiegsklauseln gegeben habe.

Die Kritik richtet sich viel mehr gegen den Aufsichtsrat der HPA, der damals von Wirtschaftssenator Axel Gedaschko (CDU) geführt wurde, wonach die Gründe, die zu einer Zustimmung des Kontrollgremiums der HPA zu den Zahlungen führten, nicht ausreichend schriftlich dokumentiert worden seien, wodurch die Bewegründe nicht mehr vollständig nachzuvollziehen sind.

Seit Ende 2010 „dringender Handlungsbedarf“

Noch deutlicher wird die Kritik allerdings in Bezug auf den Umstand, dass die Allgemeinen Geschäftsbedingungen, die im Jahr 2010 neu verabschiedet wurden, durch den Widerstand des Unternehmensverbands Hafen Hamburg kurz nach der Einführung auf Eis gelegt worden sind und Verhandlungen über eine Fortschreibung dann auf Bitte der Wirtschaftsbehörde ausgesetzt wurden. Das bedeutet, dass bis heute unsichere vertragliche Regelungen für eine vorzeitige Beendigung der Mietverträge abgeschlossen werden. Rechnungshof-Präsident Stefan Schulz sagte, dass „spätestens seit Herbst 2010 dringender Handlungsbedarf“ bestanden habe.

HPA-Finanzchef Tino Klemm erklärte hierzu, dass es bedauerlich sei, bis heute keine Fortschreibungen der Allgemeinen Geschäftsbedingungen aus dem Jahr 2002 in einer Verhandlung mit dem UVHH zum Abschluss gebracht zu haben. In den letzten Jahren seien eine Reihe von Verträgen abgeschlossen worden, in denen teilweise individuelle Einzelregelungen aufgenommen werden mussten. Eine einheitliche Regelung für alle Neuverträge wäre sehr hilfreich, um einen neuen Standard für den Hamburger Hafen festzulegen. Es sei der HPA bewusst, dass die Investitionssicherheit der Mieter bei befristeten Verträgen auf eine wirtschaftliche Grundlage gestellt werden müsse. Hierfür wäre es wünschenswert eine planbare und verlässliche Regelung in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen vorzufinden.

Für die Wirtschaftsbehörde ließ die Sprecherin Susanne Meinecke verlauten, dass bislang keinerlei Schaden entstanden und die Behörde dabei sei, neue Regelungen zu erarbeiten. Klar sei jedoch, dass die neuen Regelungen nicht rückwirkend auf alte, bestehende Verträge angewendet werden könnten.

Text: Matthias Soyka

Stefan Schulz,
Präsident Landesrechnungshof

Tino Klemm,
HPA-Finanzchef

Mehr Platz am Tollerort

Durch den Umbau der Vorhafen-Einfahrt entsteht ein 600-Meter-Wendekreis

Die Nordspitze des Container Terminals Tollerort wird abgetragen und in den Kohlenschiffhafen verfüllt

Die Hamburg Port Authority (HPA) hat erneut eine Großbaustelle eröffnet. Diesmal geht es nicht um den Austausch einer Brücke oder die landseitige Zufahrt zu einem Terminal sondern um die wasserseitige Anbindung des Vorhafens, jenem Hafenbecken, das sich östlich parallel zum Köhlbrand befindet und an dem das Container Terminal Tollerort (CTT), das neue Kreuzfahrtterminal und das erschließungsgebiet Central Terminal Steinwerder liegen. Und wie immer, wenn im Hafen gebaut wird, kostet die Sache gleich richtig Geld. Fast 100 Millionen Euro werden bis Anfang 2017 hier verbaut.

Letztlich geht es darum, eine Landspitze im Norden des CTT abzutragen und mit Teilen des Aushubs den alten Kohlenschiffhafen östlich des Klärwerks zu verfüllen. Auf einer Länge von 240 Metern und einer Breite von 120 Metern oder einer Fläche von rund vier Fußballfeldern wird ausgekoffert. Dabei erhält der CTT ebenso eine neue 220 Meter lange Spundwand wie die Landspitze Lotsenhöft auf der gegenüberliegenden Seite bei Blohm + Voss eine Verstärkung der Kaimauer auf 160 Meter Länge. Denn dort wird die Fahrrinne erheblich vertieft, so dass sich zwischen Fischauktionshalle und Kreuzfahrtterminal Altona der Wendekreis von 450 auf 600 Meter vergrößert.

Große Schiffe haben mehr Zeit zum Auslaufen

Dies ist vor allem für die besonders großen Schiffe bis 19.000 TEU eminent wichtig, da sie beim Einlaufen vor dem Anlegen an den Piers in Auslaufrichtung gedreht werden, da beim Auslaufen das Zeitfenster zum Erreichen der Tidewelle nur zwei anstatt wie beim Einlaufen drei Stunden beträgt. Da man normalerweise bei einem Wendekreis die eineinhalbfache Schiffslänge rechnet und die Megacarrier bis zu 400 Meter lang sind, entspannen sich durch die Baumaßnahme die Wendemanöver entscheidend.

Vorflutrestriktionen fallen fast völlig weg

Durch die Begradigung der CTT-Nordspitze schlägt die HPA aber gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe. Denn durch die Abflachung der Zufahrt in die Elbe fallen die Vorflutrestriktionen beim

Auslaufen nahezu völlig weg. Denn bislang müssen die Schiffe beim Verlassen des Vorhafens mit Schleppern ins schneller fließende Hauptfahrwasser gezogen und um die Mitte um fast 90 Grad gedreht werden. Da die meisten Schiffe nun diagonal in die Elbe einfahren können, ist diese zweitraubende Prozedur bei den meisten Schiffen nicht mehr nötig.

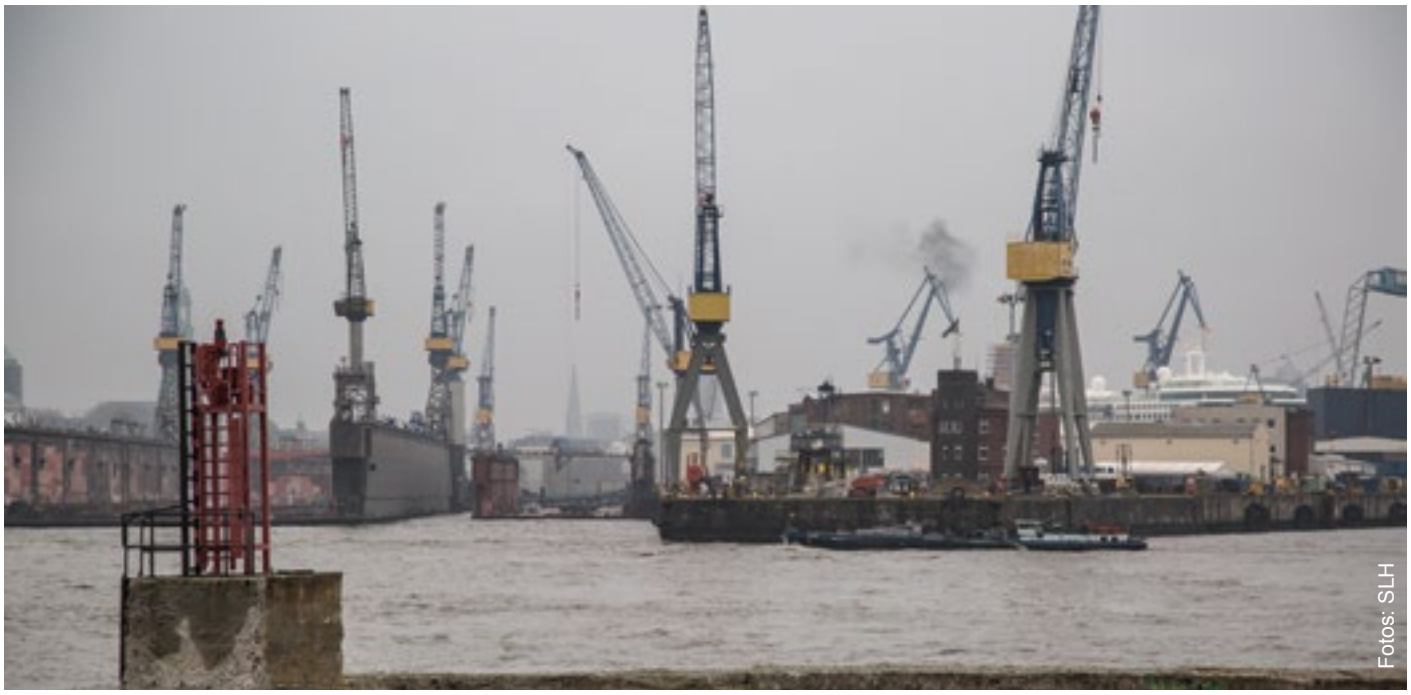
Ein weiterer Vorteil der neuen Flächenaufteilung ist die Schaffung zweier neuer Liegeplätze für Feeder an Dalben, die an der Nordspitze eingelassen werden, an deren Westseite sich eine 350 Meter lang Böschung anschließt. Ein Großteil der neu gewonnenen Fläche erhält das CTT zurück, der westliche Bereich wird als Erweiterungsfläche für die Wasserwerke genutzt.

Planungen laufen bereits seit 2011

Innerhalb des Hafengebiets ist der Bau abermals eine Herausforderung. Die Planungen laufen bereits seit dem Jahr 2011. Vor den eigentlichen Baggerarbeiten war eine umfangreiche Kampfmittelräumung notwendig. Gefunden wurden laut HPA-Chef Jens Meier bislang fünf alte Fliegerbomben und eine Handgranate. Für die beiden Baumaßnahmen haben sich zwei Arbeitsgemeinschaften gebildet, der unter anderem die Gesellschaften August Prien, Bilfinger & Berger, HC Hagemann, die Colcrete-von-Essen GmbH und die holländische van Oort angehören. Wirtschaftssenator Frank Horch betonte, dass der Hamburger Senat bis zum Jahr 2018 insgesamt 1 Milliarde Euro im Hafen verbauen werde.

Text: Matthias Soyka

Spatenstich: Projektleiter Hans-Jürgen Bock, Frank Horch und Jens Meier



Die Kaimauer an der Landspitze Lotsenhöft bei Blohm + Voss wird verstärkt, da die Fahrrinne vertieft wird

Rostock kontert Bundesprognose

Neue Zahlen sagen erheblich höheres Wachstum des Hafens voraus

Der Hafen Rostock mit dem Nadelöhr ganz im Norden: Der Seekanal soll vertieft werden

Der Umschlag im Rostocker Hafen wird bis 2030 erheblich stärker steigen als es die bislang zu Grunde gelegten Zahlen der Hafenumschlagprognose des Bundes vom April 2014 vermuten ließen. Darin wurde lediglich von einem durchschnittlichen Jahresanstieg von 1,2 Prozent ausgegangen. Schon damals hatte der gerade aus dem Amt geschiedene Chef der Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock (HERO), Ulrich Bauermeister, die Werte angezweifelt, da wesentliche Ausgangsdaten zu niedrig angesetzt worden seien. In der neuen Prognose des Bremer Instituts für Seeverkehrswirtschaft (ISL) werden nun doppelt so hohe Zuwachsraten auf bis zu 32,3 Millionen Tonnen avisiert. Die Zuwachsraten sind Grundlage bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans und somit ausschlaggebend für Bundesmittelzuweisungen.

Bei den fehlerhaften Ausgangsdaten handele es sich zum einen um den Hinterlandverkehr Rostocks, der im Jahre 2010 bei 13,3 Millionen Tonnen und nicht bei 5,5 Millionen Tonnen lag. Zudem betrage der für Deutschland relevante Transit über polnische Häfen nur 0,5 Millionen Tonnen und nicht 6,7 Millionen Tonnen. Ebenso, so führte ISL-Chef Burkhard Lemper aus, seien die angenommenen Wachstumsraten für das deutsche Bruttoinlandsprodukt mit 1,14 Prozent per anno sehr niedrig angesetzt worden. Unklar sei auch, warum die Zuwachsraten für das Lübecker Hinterland größer gesehen wurden als für das Rostocker Hinterland.

Ausbau der Hafenzufahrt nicht berücksichtigt

Ein weiterer Kritikpunkt der HERO war, dass bei den weitaus größeren Häfen Hamburg und Bremerhaven (und somit auch für Brake) der Ausbau der seeseitigen Zufahrten durch die Fahrrinnenanpassungen angenommen wurde, nicht aber für Rostock. Dort hofft man seit Jahren auf eine Vertiefung des Seekanals auf 16,6 Meter, um mit anderen Ostseehäfen konkurrenzfähig zu bleiben. Durch den rund 100 Millionen Euro teuren Ausbau des Seekanals wäre in Rostock ein Mengenwachstum von gut 5 Millionen Tonnen möglich.

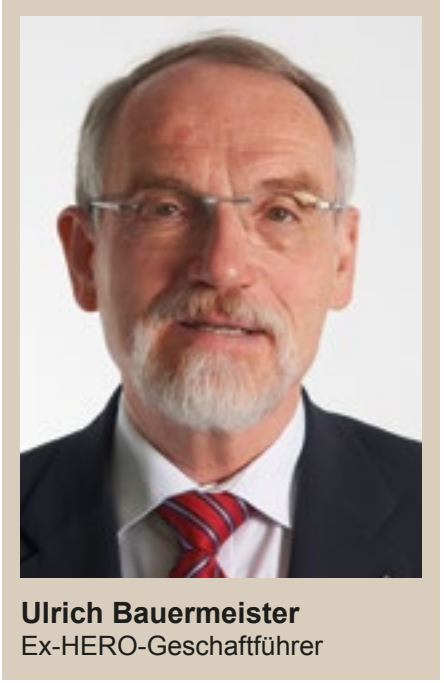
Zudem wurde bei der Erstellung der Seeverkehrsprognose des Bundes ausgerechnet das Jahr 2010 als Basis genommen. In diesem Jahr, so führte Bauermeister aus, sei Rostock durch Sondereinflüsse wie die Sperrung der Bahnstrecke Rostock-Berlin und eine schlechte Getreideernte, die zu einem vorübergehenden Einbruch beim Sauggüterumschlag geführt hatte, benachteiligt gewesen.

Leerfahrten und Hinterlandverkehre ausgeschlossen

Als weitere Methodikfehler listeten Bauermeister und Lemper auf, dass die Transportkosten und -zeiten als irrelevant abgetan worden seien. Veränderungen durch die schärferen SECA-Grenzwerte seien nicht in Betracht gezogen worden. Ebenso habe es keine genaue Definition des Hafenhinterlandes oder eine Berücksichtigung regionaler Ansiedlungen mit hohem Umschlagbedarf, wie ihn beispielsweise Liebherr hat, gegeben. Und auch bei den Fähr- und RoRo-Verkehren seien andere Bemessungsgrundlagen als bei den Containerverkehren anderer Häfen herangezogen worden. Dort sei es üblich, auch Leerfahrten zu zählen. Hier seien sie außer Acht gelassen worden.

Neue Wachstumsraten nur Mittelwert

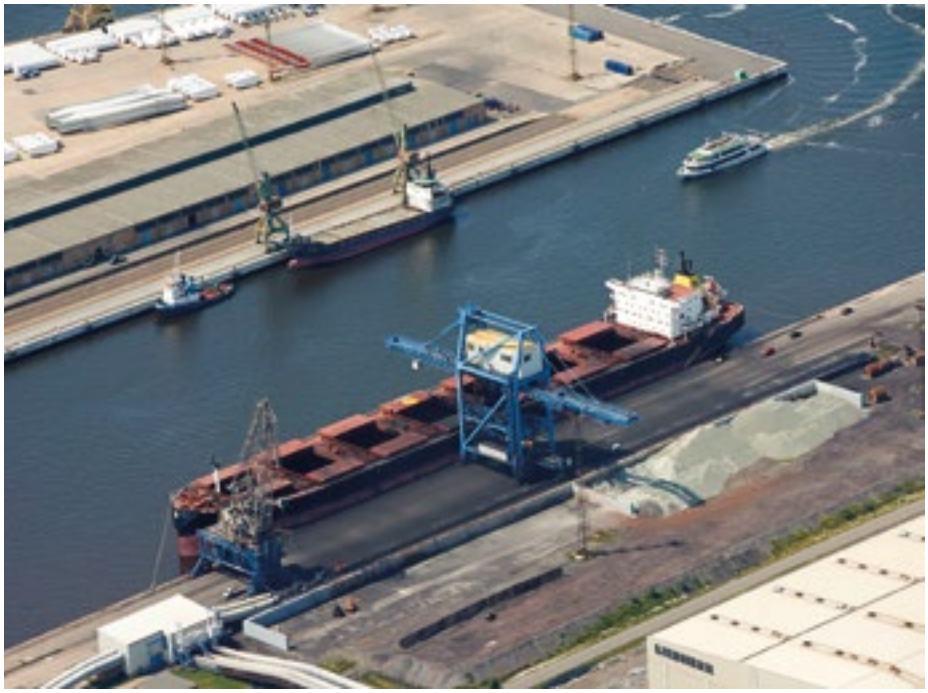
Bei den nun angenommenen Zuwachsraten von 2,6 Prozent pro Jahr handelt es sich nach Lempers Worten nur um einen Mittelwert. Da sich die globale wirtschaftliche Entwicklung über einen derart langen Zeitraum nicht exakt vorher sagen lasse, habe man unterschiedliche Szenarien entwickelt. Im günstigsten Fall, der auch einen Ausbau des Seekanals beinhaltet, wäre ein Umschlag von bis zu fast 40 Millionen Tonnen möglich, was einem Durchschnittszuwachs von 3,7 Prozent entspricht. Im schlechtesten Fall würde der Umschlag auf gut 24 Millionen Tonnen (+1,1 Prozent jährlich) steigen.



Ulrich Bauermeister
Ex-HERO-Geschaftführer

Bauermeister gab der Hoffnung Ausdruck, dass der Bund die neuen Zahlen bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans heranzieht. Unterstützung erhielt der scheidende Hafenchef vom CDU-Bundestagsabgeordneten Eckhardt Rehberg, der Mitglied des Haushaltsausschusses und Berichterstatter für den Einzelplan Verkehr und Digitale Infrastruktur ist. Er sprach von „belastbaren Zahlen“ und forderte eine Korrektur der Seehafenumschlagprognose. Es sei nicht nachzuvollziehen, warum Rostock darin deutlich niedrige Wachstumszahlen zugewiesen worden seien als in den übrigen deutschen Ostseehäfen. Mit dem Planfeststellungsverfahren soll nach derzeitigem Stand Ende dieses Jahres begonnen werden. Man hofft auf einen rechtsgültigen Beschluss nach nur einem Jahr, so dass mit den zweijährigen Bauarbeiten 2017 begonnen werden könnte.

Text: Matthias Soyka



Vor allem Massengutschiffe würden von der Zufahrtvertiefung profitieren

Es gibt kein Patentrezept

Erster Workshop „Maritime Abgasrunde“ des NABU und der Logistik-Initiative Hamburg

Die neue Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe wird in Hamburg Altona noch in diesem Jahr eröffnet

Da hat sich eine bislang kaum für möglich gehaltene Koalition gebildet. Der NABU und die Logistik-Initiative Hamburg (LIHH) haben erstmals einen gemeinsamen Workshop veranstaltet. Das ist umso erstaunlicher, als dass sich beide Organisationen bislang im Streit um die Fahrrinnenanpassung der Elbe unversöhnlich gegenüber standen: Die Naturschützer vom NABU versuchen, sie gerichtlich zu verhindern, die Mitglieder der LIHH warten indes sehnsüchtig auf sie. Doch gerade dieses Verfahren mit all dem juristischen Gezerre hat auf beiden Seiten zu der Einsicht geführt, dass man doch lieber frühzeitig mit einander reden und sich einigen sollte, als von einer Seite her zu versuchen, vollendete Tatsachen zu schaffen, gegen die der andere nur noch vor Gericht ziehen kann. Zumal das Thema, das sich beide aussuchten, ebenso aktuell wie komplex ist: Alternative Schiffsantriebe.

Zu dem Workshop „Maritime Abgasrunde“ kamen rund 100 Experten aus allen Bereichen und diskutieren fünf Stunden lang Wege aus einem Dilemma. Denn klar wurde schnell, dass es kein Patentrezept gibt, denn die Probleme sind komplex und die Märkte zersplittert. Einzig, so stellte Dietmar Oeliger, Leiter der Verkehrspolitik beim NABU einleitend fest, im Ziel sei man sich einig: Die Schifffahrt sauberer zu machen. Doch was tun? Sowohl im Bereich der Emissionskontrollzonen (ECAs) auf der Weltmeeren, als auch bei den Motoren, Abgastechniken, Häfen und politischen Kontrollgremien gibt es keinerlei einheitliche Regelung oder Patenlösung.

So machte Prof. Heike Flämig von der TU Hamburg-Harburg deutlich, dass nicht etwa die neuen SECA-Grenzwerte in Nord- und Ostsee die schärfsten Regelungen weltweit seien, sondern es vor der Küste der USA auch eine NECA-Zone gebe, die den Ausstoß von NOx regele. Im Mittelmeerbereich sei es der EU indes nicht gelungen, die schärferen Werte der Weltschifffahrtsorganisation IMO umzusetzen, da sich die nicht EU-Länder weigerten, diese zu übernehmen.

Noch schärfere Grenzwerte bereits in Aussicht

Allerdings werde 2020 (mit einer Karenzzeit bis 2025) weltweit der Schwefelgrenzwert von 3,5 Prozent auf 0,5 Prozent gesenkt und in der IMO bereits darüber nachgedacht, die Werte der SECAs noch einmal auf 0,005 Prozent abzusenken, was quasi dem Auto-Diesel entspreche.

Dr. Axel Friedrich, ein früherer Leiter der Abteilung Verkehr und Lärm beim Umweltbundesamt, ergänzte, dass die EU derzeit erwäge, eine SECA-Zone im Alleingang im westlichen Mittelmeer einzuführen. Der dem NABU nahestehende Verkehrsberater betonte die Dringlichkeit des Themas, indem er vorrechnete, dass weltweit geschätzte 430.000 Tote durch Luftschadstoffe zu beklagen seien, rund 50.000 nur durch die Schifffahrt. 80 Prozent der Menschen lebten in einer Entfernung von weniger als 400 Kilometer von den Küsten. Nicht nur Schwefel sei dabei ein gefährlicher Faktor, sondern auch Feinstaub, der das Herzinfarktrisiko erhöhe. „Wir brauchen dringend saubereren Kraftstoff in der Schifffahrt“, so sein Fazit. „Wir haben eigentlich alles, wir müssen es nur schneller tun.“

Dr. Axel Friedrich, Verkehrsberater

Robert Brendel, MAN Turbo & Diesel

Fotos: SLH

Lutz Birke, HPA

Dr. Volker Matthias vom Institut für Küstenforschung am Helmholtz-Zentrum Geesthacht berichtete von einer Studie, wonach nur bei einer Verschärfung der NOx-Grenzwerte eine Besserung in Nord- und Ostsee zu erwarten sei. Selbst wenn umgehend NOx-Katalysatoren eingesetzt werden würden, sei ein Absinken bei den geltenden Grenzwerten nicht wahrscheinlich.

Jedes Schiff ist ein Unikat

Doch eine Sofortlösung in diesem Bereich ist nicht in Sicht, machte Robert Brendel, Leiter der Abteilung Gas & Emission Technologies bei MAN Diesel & Turbo, deutlich. „Man kann die Situation von Lkws nicht auf Schiffe übertragen, indem man sagt: Diesel ist Diesel und Kat ist Kat.“ Es sei ein immenser Unterschied, ob die Motoren auf Zwei-Takt- oder Vier-Takt-Basis liefen, ebenso sei die Umdrehungsgeschwindigkeit wichtig. Schnell drehende Motoren hätten ein anderes Abgasverhalten als langsam drehende. Zudem sei jedes Schiff ein Unikat. Die bisher vorliegende Technik für NOx-Filter sei nicht ausgereift, weil die Filter nach nur 1.000 Betriebsstunden gewartet werden müssten, weil sie verrußt seien. Das entspreche einem unzumutbaren Wartungsintervall von zwei Monaten. Aussichtsreichste Technik sei derzeit der Dual-Fuel-Antrieb, der auch mit LNG betrieben werden könne.

Einheitliches Angebot in den Häfen notwendig

Lutz Birke, Leiter der Grundsatzabteilung bei der Hamburg Port Authority, fügte hinzu, dass beim Einsatz anderer Kraftstoffe wie LNG auch der Aufbau eines Versorgungsnetzes in den Häfen wichtig sei. Jeder Hafen sei anders aufgestellt, die Investitionen seien dagegen gewaltig. Hamburg schaffe zwar in vielen Bereichen die Voraussetzungen für umweltfreundlichen Verkehr, etwa durch den Bau der neuen Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe in Altona, doch seien einheitliche Angebote notwendig, damit die Reeder auf ein Versorgungsnetz in allen Häfen zurückgreifen könnten.

In der anschließenden Podiumsdiskussion erklärte Wolfram Guntermann, Direktor des Umweltflottenmanagements bei Hapag Lloyd, dass seine Reederei bereits 21 Schiffe auf Landstrom umgerüstet habe, vor allem um die US-Ostküste weiter anlaufen zu können. Die Investitionen lägen pro Schiff im Millionenbereich. Man sei bereits im Gespräch mit der HPA, auch in Hamburg ein derartiges Angebot zu nutzen. Friedrich indes schlug vor, man solle doch einfach die Hilfsdiesel mit dem saubereren Diesel in den Häfen fahren, was von Birke mit dem Argument verworfen wurde, dass diese zu laut seien. Eher seien da die LNG Power Barges neben der Brückentechnologie Landstrom geeignet.

Weitere Veranstaltungen in diesem Jahr geplant

Dies war eine der wenigen Dissonanzen in der Diskussion. Carmen Schmidt, Geschäftsführerin der LIHH, zog ein positives Fazit. Man habe zu wenig von einander gewusst und sei an pragmatischen Regelungen interessiert. In diesem Jahr sollen nun weitere Workshop-Runden in einem engeren Kreis folgen.

Text: Matthias Soyka

Kein Tunnel unter dem Köhlbrand

Hafenentwicklung wurde beim Hamburger Wirtschaftsforum kontrovers diskutiert

Alexander Geisler, Tino Klemm und Malte Siegert (v.r.) diskutierten beim Wirtschaftsforum mit Matthias Soyka (l.)

Die Hafenwirtschaft hat mit verschiedenen Herausforderungen zu kämpfen. Neben den in Kraft tretenden neuen Regelungen für Kraftstoffe hat das Warten auf die Fahrinnenanpassung noch immer kein Ende. Und im Januar läuft China Shipping erstmals mit einem 19.000-TEU-Container-Schiff in den Hafen ein. Es gab also Anlässe genug, beim Hamburger Wirtschaftsforum mit dem Geschäftsführer der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler, Alexander Geisler, dem Leiter für Umweltpolitik, Großbauvorhaben und Verkehr des NABU Landesverbands Hamburg, Malte Siegert, und dem Leiter für Finanzen der Hamburg Port Authority, Tino Klemm, über die aktuellen Hafenentwicklungen zu diskutieren.

Klemm betonte, dass derzeit die Simulationen für die Ankunft eines der größten Containerschiffe der Welt auf Hochtouren liefen. Dabei zähle Minute, das Schiff solange wie möglich im Hafen halten zu können, um es besser zu be- und entladen. Einen Plan B für die Elbvertiefung gebe es nicht. Siegert sah das anders: Es sei eine strategische Entscheidung Hamburgs, Niedersachsens und Bremens gewesen, den Tiefseehafen Wilhelmshafen zu bauen, weil klar gewesen sei, dass die Schiffsgrößen zunehmen und die Elbe irgendwann ihre Kapazitätsgrenzen erreicht habe. Hamburg sei dann ausgestiegen und stehe nun vor den selbst gemachten Problemen.

NABU fordert Hafenkooperation der Länder

Siegert ging noch weiter: Die Bundesländer arbeiteten durch die konkurrierenden Nordrange-Häfen gegeneinander zu Lasten von Steuerzahlern, Umwelt und Natur. Geisler konterte: Statt einer Hafenkooperation seien für die Reeder Kosten, Erreichbarkeit, Qualität und Anbindung standortentscheidend.

Zum Thema Hinterlandanbindung ergriff Klemm das Wort: Der Ausbau der Hinterlandverkehre hätte längst erfolgen müssen. Dann wäre man heute in einer anderen Lage. Doch vor 20 Jahren sei dies im Zuge der Wiedervereinigung politisch nicht durchsetz-

bar gewesen, da die Problme im Osten noch größer gewesen seien. Hamburg verfüge durch seine günstige Lage tief im Landesinneren zu Nord- und Ostsee über einen optimalen Standort. Rund 20 Prozent der Ladung werde lokal angeliefert. Dagegen gebe es in Wilhelmshafen keinerlei ortsgebundene Warenabnehmer.

Das Kernproblem auf der Elbe sei der Begegnungsverkehr. Auf 60 Kilometer Länge sei ab einer Breite von 45 Metern Schluss. In Summe dürften die sich begegnenden Schiffe nur 90 Meter breit sein. Die größten Containerschiffe seien jedoch knapp 60 Meter breit. Das Einlauffenster betrage nur rund drei Stunden, in Gegenrichtung blieben nur zwei Stunden zum Auslaufen. Wenn die großen Container nicht aneinander vorbeikommen könnten, werde nicht genug Ladung nach Hamburg kommen und den Hafen auch wieder verlassen.

Siegert kritisierte, dass es dennoch kein politisches Szenario gebe, wenn der Hamburger Hafen an seine Kapazitätsgrenzen stößt, und hält eine Hafenkooperation für einen Ausweg. Einig war man sich dagegen, dass das deutsche Planungsrecht nach wie vor sehr umstritten sei. Beispiel Umbau der Zufahrt zum Hamburger Vorhafen: Seit 2011 wurde das Projekt geplant, Baubeginn war Ende 2014, die Fertigstellung ist geplant für 2017. Damit ist die Umsetzung für deutsche Verhältnisse noch ein „schneller Bau“, wenn sich die Bauzeiten nicht verzögern. Eine weitere Herausforderung sei die Köhlbrandbrücke, betonte Klemm, die abgesehen von ihrem Zustand mittlerweile auch einfach zu flach ist. Einen Neubau in Form eines Tunnels hält Klemm für unwahrscheinlich, weil dieser erstens zu teuer sei und aufgrund des Gefälles fiel zu lang werden würde. „Wir wollen damit ja nicht in Harburg herauskommen“, sagte er.

Optimierung vorhandener Ressourcen

Klemm betonte jedoch, dass es auch bei bestehenden Ressourcen noch erhebliches Optimierungspotenzial gebe. Hamburg als Smart-Port-City könne vor allem die Software und IT verbessern, um steigende Verkehre besser abzufertigen. Durch das Lkw-Slotsystem, das in den nächsten Monaten einsatzbereit sein werde, könnten Transporte optimal koordiniert werden.

Text: Jennyfer Dutschke

Ihr Spezialist für Fort- und Weiterbildung

AHV
Wissen bewegt.

Geprüfter Fachwirt für Güterverkehr und Logistik

Die Verkehrsfachwirte gehören seit über 25 Jahren zum Kern von Führungsmannschaften in Hamburger Verkehrs- und Logistikunternehmen. Nach Neuordnung dieser Fortbildung wird dieses Erfolgsmodel unter neuem Namen – Geprüfter Fachwirt für Güterverkehr und Logistik – weitergeführt.

- ✓ Berufsbegleiten (18 Monate, dienstags, 18.00 - 21.15 Uhr und sonnabends, 08.00 - 13.00 Uhr)
- ✓ Prüfung vor der Handelskammer Hamburg (IHK Abschlussprüfung)
- ✓ Förderung durch „Meister-BAföG“ nach AFBG möglich

Start:
17. März 2015

Die Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV) ist seit über 25 Jahren als ein Gemeinschaftsunternehmen des Verein Hamburger Spediteure und der Stiftung Grone-Schule in der Weiterbildung in der Verkehrs- und Außenwirtschaft und der Logistik erfolgreich.

www.ahv.de

Der große Parteiencheck: Wer tut für

„Stadt Land Hafen“ vergleicht zur Bürgerschaftswahl am 15. Februar die Wahlprogramme

	SPD	CDU	BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
Hafenplanung	Universalhafen weiter entwickeln, Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, Fortsetzung des Sprungs über die Elbe	3. Kreuzfahrtterminal auf Kleinen Grasbrook, Landstrom und Power Barges bzw. LNG-Versorgung	Aufbau eines Berichtswesens zur Nachhaltigkeit. Hafen muss wieder ökologische Vorreiterposition einnehmen
Hafenkooperation	k.A.	Kooperation norddeutscher Häfen zur Stärkung gegen EU-Konkurrenz und für Anlockung von Industrie	Nordrange-Häfen sollen in Ordnungspolitik, Innovationspolitik und der Ökologie kooperieren
Hafenfinanzierung	Ab 2015 jährlich 124 Millionen Euro aus Haushalt für Ausbau und Erhalt der Infrastruktur	50 Millionen Euro mehr jedes Jahr für Hafeninfrastruktur	Höhere Mieten und Pachten, Kosten für Müllentsorgung in Hafengeld aufnehmen
HPA	Erschließung neuer Geschäftsfelder wie Bewirtschaftung des Kreuzfahrtterminals	Leit-Zentrale für gesamte Hafenlogistik auf Telematik-Basis	HPA muss sich mehr durch eigene Einnahmen finanzieren, Stopp von Atomtransporten
Fahrrinnenanpassung	Alles für zügige Umsetzung tun	Sehr dafür. SPD hat Schuld an Verzögerungen durch mangelnde Begründung im Planverfahren	Dagegen: Stattdessen mehr Polder und Beruhigung des Flusslaufes.
Hafenquerspange	Zügiger Bau	Ja zur südlichen Hafenquerspange	Dagegen
Köhlbrandbrücke	k.A.	Neben Neubauoption auch Bau eines Tunnels prüfen	Ersatzbauwerk schaffen, auch ja zur Kattwykbrücke
Großprojekte	Bau der Kattwykbrücke Bund soll Schleuse bei Lüneburg neu bauen	CTS: Umschlag und Produktion im Sinne des Universal- und Industriehafens	Westerweiterung EUROGATE nicht mehr notwendig, nur Bau des Drehkreises
Hinterlandanbindungen	Für Ostkorridor und Y-Trasse, Ausbau A7, A20, A21, A26, A39, Anbindung Fehmarnbelttunnel	A20, A21, A 39, S-Bahn nach Kaltenkirchen und 2. Gleis nach Lübeck, Wasserstraßen ausbauen	Sanieren vor neu bauen
Olympische Spiele	Nachhaltig, bescheiden, flexibel. Referendum der Bürger. Einbeziehung betroffener Unternehmen	Dafür, wenn in einem bescheideneren Rahmen als in London	Dafür, wenn Bevölkerung dafür und die Umsetzung nicht gigantomanisch ausfällt

den Hamburger Hafen am meisten?

der aussichtsreichsten Parteien bezüglich ihrer Ideen zur Verbesserung der Logistik

FDP	DIE LINKE.	Alternative für Deutschland	
Neuer HEP, Anteilsverkäufe von Terminals an Linienreedereien zur Ladungsbindung, mehr Wassertaxis und Bargen	Hafenerweiterung nur auf bereits bestehenden Hafenflächen	Verbesserung des Schienennetzes	**Hafenplanung**
Hafenkooperation der norddeutschen Länder zur Mitteleinwerbung beim Bund	k.A.	k.A.	**Hafenkooperation**
Sofortprogramm zur Steigerung der Attraktivität des Hafens mit Senkung der Hafengebühren um 4 %	Hafengebühren durch öffentliche Hand und nur öffentliche Finanzierung der Infrastruktur	Abbau von staatlichen Unternehmensbeteiligungen	**Hafenfinanzierung**
Auskoppeln von hafenfremden Leistungen, mehr Powerbarges statt staatlichem Landstrom	Öffentliche Kontrolle von HPA und HHLA, keine Ausführung von Rüstungsgütern	Mehrschichtbetrieb bei Baustellen, bessere Koordination (keine Mehrfachbaustellen)	**HPA**
Ja und Reform des Planungsrechts mit früherer Beteiligung der Umweltverbände	Dagegen, wegen höherer Gefährdung von Ortschaften bei Sturmfluten, dient nur Privatwirtschaft	Dafür.	**Fahrrinnenanpassung**
k.A.	Gegen Hafenquerspange und Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße	Für den Bau	**Hafenquerspange**
k.A.	k.A.	Für baldigen Neubau	**Köhlbrandbrücke**
CTS soll weiteres Container Terminal werden, auch Universalnutzung prüfen	k.A.	k.A.	**Großprojekte**
Bau der Y-Trasse, Ausbau des Ostkorridors und der Oberelbe	Gegen Gigaliner. 30 Tempo für alle in der Stadt als Richtgeschwidigkeit	Bau der Elbquerungen bei Glückstadt und Geesthacht, Ausbau Schienennetz	**Hinterlandanbindungen**
Sehr dafür. Wird als große Chance gesehen	Gegen ruinöse Olympiabewerbung bei korruptem IOC. Lieber mehr Breitensport.	Darf nicht Hafen beeinträchtigen, Kostenrisiken und Planungsalternativen untersuchen	**Olympische Spiele**

Bei Atlantik geht´s rund

Die Bremerhavener sind spezialisiert auf die Verschiffung von Autos und Projektladung

Fotos: Wallenius Wilhelmsen

Bereit zur weltweiten Verschiffung: Dieses Arsenal an Baumaschinen rollt gleich an Bord

Auf dem Hafengelände in Bremerhaven befindet sich Deutschlands größter Parkplatz. 100.000 Fahrzeuge haben hier Platz, um ins Ausland verschifft zu werden. BMW, Mercedes, Audis, Porsche und VW – alles was gut und teuer ist. Auch die Atlantik Hafenbetriebe erzielen ein Gutteil ihres Umsatzes mit der Autoverladung. Doch immer mehr rücken andere Ladungen in den Fokus. „High und Heavy“, wie hier Projektladungen bezeichnet werden, und Break Bulk, also nicht containerisierte Stückgüter, die in Summe mittlerweile genauso wichtig sich wie das Brot-und-Butter-Geschäft Automobil und dazu noch wesentlich lukrativer sind.

Eine Art Symbiose sind die Atlantik Hafenbetriebe dabei mit der norwegisch-schwedischen Reederei Wallenius Wilhelmsen eingegangen, die von hier aus mit ihren 61 Schiffen regelmäßige Abfahrten in Richtung USA anbietet. Ein Großteil der umgeschlagenen Waren stammen von dieser Reederei. Neben der Ost- und Westküste werden auch Südamerika, Südafrika und Australien angelaufen. Alles ausnahmslos RoRo-Verkehre. Stückgüter aller Art werden auf Mafis – gigantischen Rolltrailern – an Bord gezogen. „Wir haben 4.700 dieser Rolltrailer weltweit im Einsatz“, berichtet Carsten Wendt, General Manager bei Wallenius Wilhelmsen Logistics. 5.800 Mitarbeiter beschäftigt die Reederei-Gruppe aktuell weltweit. Einer der wichtigsten Standorte sei Bremen mit 75 Mitarbeitern und seinem verlängerten Arm in Bremerhaven. Denn von hier aus werden Großteile der Autoverladung und der übrigen Frachtkontrakte geregelt.

„Der Vorteil der RoRo-Verladung von Schwergut im Vergleich zur Kranverladung liegt vor allem darin, dass wir unsere Fracht während des Lade-/Löschvorgangs nicht kranen müssen. Der landseitige Umschlag auf Rolltrailer wird bereits vorab durchgeführt. Daher ist eine schnelle und effektive Schiffsabfertigung möglich, die zu kurzen Hafenliegezeiten führt“, betont Wendt. Die Rampen der Schiffe sind so konstruiert, dass sie bis zu 500 Tonnen tragen können.

„Gute Vorplanung und Vorarbeiten sind das Entscheidende“, sagt Andreas Geils, Prokurist bei Atlantik Hafenbetriebe. Da das Betriebsgelände mit den 80.000 Quadratmetern Freifläche und den 15.000 Quadratmetern Hallen genau gegenüber dem RoRo-Anleger liegt, werden alle notwendigen Arbeiten im Vorfeld erledigt. Dazu können auch eine seemäßige Verpackung in selbst gezimmerten Kisten oder der bedarfsgerechte Umbau von Trailern für Schwergut-Unikate in der eigenen Schmiede gehören. „Wir haben

dort auch schon diverse Prototypen entworfen, die wir später in Serie bauen ließen“, berichtet Geils weiter. Getreu der Devise: Was nicht von selbst rollt, wird rollend gemacht. Besondere Mafis für die Verladung von Zügen und Triebwagen zählten dazu. Sie sind so konstruiert, dass die Züge einfach auf die Mafis gerollt werden und zu keiner Zeit angehoben werden müssen. Je nach Zielort sind die unterschiedlichen Spurbreiten der Schienen dabei berücksichtigt.

Andreas Geils,
Prokurist Atlantik Hafenbetriebe

Carsten Wendt,
Manager Wallenius Wilhelmsen

Kein Kratzer darf an noch so große Fracht kommen

Ist die Ladung erst einmal an Bord, geht es meistens sehr schnell. Eine beliebte Methode, beispielsweise große Transformatoren an Bord zu laden, ist das Aufbocken auf Blöcke, die bereits zuvor im Schiffsinneren vormontiert wurden. Atlantik setzt dafür hydraulische Mehrachser ein, die beim Übergang von der Rampe ins Schiff den naturgemäß auftretenden Winkel ausgleichen können. So wird vermieden, dass besonders lange Frachtgüter auf dem Boden oder auch am oberen Ende der Ladeluke anschrammen. Self-Propelled Modular Transporter (SPMT) nennt man diese selbstangetriebenen Schwertransporter. Die Ladung liegt auf Eisenquerträgern, die mit dem SPMT an Bord zwischen die Stempel gefahren und am Ende mit der Hydraulik heruntergelassen werden. Das Verzurren mit Ketten ist dann nur noch Formsache. Doch auch hier ist man bei Atlantik penibel. Zwischen die Ladung und die Ketten werden Gummilappen gelegt, um ein Zerkratzen auszuschießen. „Auch wenn viele Maschinen schon nach wenigen Tagen in Betrieb deutliche Abnutzungsspuren haben, erwarten die Kunde doch bei der Auslieferung ein fabrikneue Ware vorzufinden“, so Geils. Deshalb gibt es auf dem Gelände auch eine eigene Lackiererei. Bestimmte Fracht wird dabei mit einer mineralischen Schutzschicht besprüht, die ein Korrodieren an Bord verhindern soll und mit einfacher Lauge nach Ankunft abgewaschen werden kann.

Bis zu 400 Tonnen schwere Ladung schaffen die 125 Atlantik-Mitarbeiter an Bord der Schiffe, wobei normale Trailer bis zu 225 Tonnen tragen können. Das Durchschnittsgewicht pro Trailer freilich liegt nur bei 47 Tonnen. Die regelmäßigen Abfahrtzeiten der Wallenius Wilhelmsen-Frachter bieten dabei zusätzliche Flexibilität. Sollte sich die Ankunft eines Lkws aus Süddeutschland, Österreich, Polen oder Tschechien einmal verzögern und ein Termin nicht mehr zu halten sein, nimmt man einfach das nächste Schiff ein paar Tage später. „Bei bestimmten Ladungen fahren wir auch Häfen außerhalb der festen Route an“, sagt Wendt noch. Man müsse immer sehen, ob sich der Umweg lohnt.

Text: Matthias Soyka

Zwei Generatoren liegen auf Eisenträgern, die auf Stempeln ruhen

Der 261 Tonnen schwere Siemens-Transformator wird auf einen Spezialtrailer gehoben

Don´t worry, be heavy

Die Schramm Group und Universal Transport kooperieren bei Schwerlastverkehren

Manchmal sind es nicht die nackten Zahlen, die einem die Augen öffnen, sondern praktische Erlebnisse, die aus diesen Zahlen resultieren. Bei der Paderborner Universal Transport Michels GmbH & Co. KG war dies im Sommer letzten Jahres. Dass ein Gutteil (5.500) der deutschen Autobahnbrücken abgelastet werden mussten, weil sie marode sind, war damals schon allgemein bekannt. Was dies jedoch in der Praxis bedeutete, wurde dem Schwerlastspezialisten erst klar, als er eine Route für eines seiner 350 Fahrzeuge suchte, um einen 261 Tonnen schweren Siemens-Transformator von Nürnberg nach Schleswig-Holstein zu bringen. Auf der A7 war das nicht möglich und eine Route kreuz und quer durchs Land extrem lang. Also entschloss sich Geschäftsführer Holger Dechant, den Wasserweg zu nutzen. Aus dem Projekt ist nun eine langfristige Kooperation geworden.

Die Schramm Group, die nicht nur die Häfen Brunsbüttel, Glückstadt und Rendsburg betreibt, sondern auch Binnenschifftransporte organisiert, hatte eines ihrer Schiffe durch das deutsche Kanalsystem nach Nürnberg geschickt und innerhalb acht Tagen die Fracht problemlos nach Brunsbüttel gebracht. Der sichere Transport bot gleich mehrere Vorteile, erinnert sich Dechant: Langwierige Genehmigungsverfahren, wie sie bei der Durchquerung jedes Bundeslandes auf der Straße notwendig sind, fielen weg. Auch die Restriktionen, nur montags bis Donnerstag zwischen 22 und 6 Uhr zu fahren. Oder die Kosten für eine polizeiliche Absicherung.

Für die letzten Kilometer kam dann doch noch der Lkw zum Einsatz. Alles lief so reibungslos, dass Dechant und Schramm Group-

Chef Frank Schnabel nun eine dauerhafte Kooperation vereinbarten. „Neben der Sicherheit bei innerdeutschen Transporten haben Kunden nun auch den Vorteil, dass sie den gesamten Transport an jeden Ort der Welt von uns organisiert bekommen“, erläutert Schnabel das Abkommen. Alles aus einer Hand kann seine Speditionsabteilung organisieren. So wurde auch schon eine Projektladung in Australien an ihr Ziel gebracht.

Für Universal Transport, das gern mit dem Slogan „Don´t worry, be heavy“ wirbt und mit eine Jahresumsatz von 150 Millionen Euro Marktführer in der Branche ist, bedeutet die Kooperation freilich keine völlige Abkehr vom Straßenverkehr. Industrieprodukte wie Transformatoren machten nur 19 Prozent des Umsatzes aus, 42 Prozent der Kunden stammen aus der Windindustrie, 21 Prozent der Fracht bestehen aus Betonteilen, zehn Prozent aus Straßenbahnen und acht Prozent aus Maschinen. „Die zeitliche Zuverlässigkeit wird für unsere Kunden immer wichtiger“, erläutert Dechant. „Da geht es nur gemeinsam.“ Und auch preislich sei der Wasserweg durchaus konkurrenzfähig.

Holger Dechant (l.) und Frank Schnabel unterzeichnen das Abkommen

Text: Matthias Soyka

Heutige Streikpraxis ist illegal

Das Bundearbeitsgericht lässt seine eigenen Grundsätze außer Acht

Im abgelaufenen Jahr haben die Piloten und die Lokführer der GDL die Republik immer wieder lahmgelegt. Und viele Betroffene stellen sich die Frage: Kann es rechtlich zulässig sein, dass relativ kleine Berufsgruppen und ihre Gewerkschaften Streiks mit derart massiven Auswirkungen durchführen dürfen? Die Antwort ist gleichermaßen einfach, wie verblüffend: Nein, kann es nicht!.

Der Grund dafür, dass solche Streiks dennoch stattfinden, liegt darin, dass die vom Bundesarbeitsgericht (BAG) verbindlich aufgestellten Grundsätze für den Arbeitskampf schlichtweg nicht beachtet werden. Nicht einmal vom BAG selbst. Würden die vom „Großen Senat“ des BAG 1955 und 1971 verbindlich aufgestellten Grundsätze des Arbeitskampfrechts von der Rechtsprechung selber beachtet werden, wären die Verkehrsstreiks der Piloten und Lokführer rechtswidrig gewesen und verhindert worden.

Vor Warnstreiks muss Schlichtung stattfinden

Dazu muss man wissen, dass das Arbeitskampfrecht fast reines Richterrecht ist. Denn der Gesetzgeber hat es in den 65 Jahren seit der Gründung der Bundesrepublik nicht geschafft, diese zentral wichtige Materie gesetzlich zu regeln. Der Große Senat des BAG hat seinerzeit verbindlich festgelegt, dass zwischen den Arbeitskampfparteien ein Mindestmaß von Verhandlungs- und Kampfgleichgewicht bestehen muss (Grundsatz der Waffengleichheit), damit es durch die Tarifabschlüsse zu „volkswirtschaftlich vertretbaren Preisen“ am Arbeitsmarkt kommen kann. Zweitens muss der Einsatz der Arbeitskampfmittel dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen. Ein Arbeitskampf darf danach nur letztes Mittel sein. Ausdrücklich sagt der Große Senat, dass vor jedem Streikaufruf ein gesetzliches oder vereinbartes Schlichtungsverfahren stattfinden muss. Für beide Kampfparteien besteht die Rechtspflicht, sich darauf einzulassen. Drittens ist der Staat verpflichtet, die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine funktionsfähige Tarifautonomie zu schaffen und zu erhalten. In laufenden Arbeitskämpfen besteht jedoch eine Neutralitätspflicht des Staates.

Andrea Nahles, SPD
Bundesarbeitsministerin

Rechtsprechung des Ersten Senats widersprüchlich

Dass diese Standards heute praktisch nicht mehr gelten, hat das BAG selbst zu verantworten. Der erste Schritt mit fatalen Auswirkungen war die verfehlte sogenannte Warnstreik-Rechtsprechung des Ersten Senats des BAG. Das zwingend vorgeschriebene Schlichtungsverfahren vor jedem Streik wurde in Verkennung der einschneidenden Folgen solcher Warnstreiks für die Waffengleichheit bei allen weiteren Arbeitskampf-Entscheidungen aufgegeben. Damit war die Beruhigungswirkung eines zwingenden Schlichtungsverfahrens gerade in tariflichen Konfliktlagen praktisch beseitigt. Der Streik wurde vom „letzten Mittel“ zum ersten Mittel aufgewertet, oft schon vor oder bei Beginn der Tarifverhandlungen. Eine weitere Missachtung der Grundsätze des Großen Senats durch den Ersten Senat erfolgte später z.B. durch die Zulassung von Sympathiestreiks, bei denen der bestreikte Arbeitgeber kein Tarifgegner ist, also die Tarifforderung gar nicht erfüllen kann, und andere gewerkschaftsfreundliche Entscheidungen.

Vor diesem Hintergrund ist der Gesetzgeber heute mehr gefragt denn je. An Regelungsvorschlägen fehlt es nicht. Ein Vorschlag geht seit langem dahin, dass Tarifkonflikte in bestimmten Bereichen der für die Gesamtgesellschaft einer vernetzten Industriegesellschaft existenznotwendigen Daseinsvorsorge nicht mehr durch

Arbeitskämpfe, sondern durch gemeinsame, paritätisch besetzte Schlichtungskommissionen verhandelt und notfalls verbindlich für beide Seiten entschieden werden sollen. Eine weitere Möglichkeit wäre eine von den Tarifparteien freiwillig vertraglich vereinbarte, paritätisch besetzte, verbindliche Schlichtung mit Unterwerfungszwang. Alternativ dazu stünde eine generelle staatliche Zwangsschlichtung (die sich allerdings schon in der Weimarer Zeit nicht bewährt hat). Schließlich wäre die Einführung einer staatlich verordneten Abkühlungsphase möglich. Dem Bundesarbeitsminister könnte im Bereich der Daseinsvorsorge die Befugnis gegeben werden, den Tarifparteien vor oder in einem Streik eine Abkühlungsphase zu verordnen. Allerdings dürfte eine solche Regelung nur angewendet werden, wenn eine krasse Unverhältnismäßigkeit des Arbeitskampfes und unvertretbare Schäden zu befürchten wären.

Gesetzliche Neuregelung dringend notwendig

Da vom BAG eine Korrektur des vom ihm eingeschlagenen Wegs mittelfristig nicht zu erwarten ist, ist eine gesetzliche Regelung der Grundsätze des Arbeitskampfrechts dringend geboten. Denn die Situation hat sich durch die rasant fortschreitende Vernetzung und Internationalisierung aller Wirtschaftsabläufe und Produktionsweisen wesentlich verschärft. Ob das von Bundesarbeitsministerin Andrea Nahles (SPD) geplante „Tarifeinheitsgesetz“ hier Abhilfe schafft, bleibt ebenso abzuwarten, wie die Frage, ob das Gesetz im Hinblick auf die grundgesetzlich gesicherte Koalitionsfreiheit in Artikel 9 Absatz 3 überhaupt verfassungskonform ist.

Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

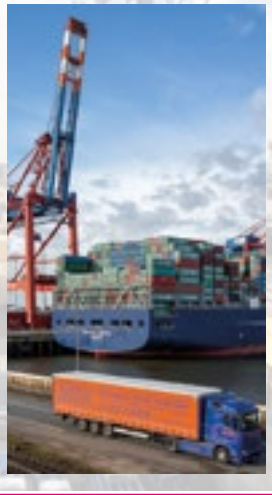
Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

SysIng

Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinstbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

Terminal Operating



Lagerwirtschaft

Container-Trucking

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

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Das italienische Blockhaus

Die „Trattoria Brunello“ wird vom Sohn des Steakhauskönigs betrieben

Schon lange hat der Name Block nicht nur in Hamburg einen guten Ruf. Auch außerhalb der Hansestadt ist die Steakhauskette des Firmengründers Eugen Block für höchste Qualität bekannt. So lange der Papa noch die Zügel fest in der Hand hat, übt sich Sohn Dirk als eines der drei Kinder in eigenen Lokalitäten. Unweit des alten Familienwohnsitzes in Hamburg-Poppenbüttel hat er bereits vor acht Jahren die „Trattotria Brunello“ eröffnet, die sich seitdem großer Beliebtheit erfreut. Grund für uns, das Italo-Blockhaus auf Herz und Nieren zu testen.

Innen: Rustikal gemütlich

Fotos: SLH

Unter der Markise kann man im Sommer draußen sitzen

Zu klein: Bruschetta

Lecker: Filettagliatelle

Da ist zunächst einmal die Lage am Stormarnplatz. Hier halten Busse und S-Bahn und ein großer P&R-Parkplatz bietet ausreichend Parkraum. Wer das Glück hat, im Sommer zu kommen, wird sich über die Außenterrasse freuen.

Im Winter freilich ist man besser im Inneren aufgehoben, was in dem in dunklem Braun gehalten Raum auch nicht schwer fällt. Die Bänke und Holzstühle sind auf der Sitzfläche mit Leder bezogen, die Klinkerwand mit den vielen Schwarz-Weiß-Bildern wirkt eher rustikal.

Schon mittags ist es hier knackig voll, denn für 4,20 Euro (Gemischter Tagessalat) bis 8,50 Euro (Frikadelle in Tomaten-Erbsensauce mit Rosmarinkartoffeln) gibt es einen günstigen Mittagstisch. Nudeln und die Tagespizza liegen preislich genau in der Mitte um die sechs Euro.

Geschäftsführer Bert Schlöcker bedient hier auch gern selbst und preist das hauseigene Olivenöl an, das er Palettenweise aus der namensgebenden Region in Italien importieren lässt und bisweilen mit Rosmarin oder Trüffel verfeinert und an Gäste außer Haus flaschenweise verkauft. Eine Kostprobe gibt es mit frisch gebackenem Weißbrot, die wirklich Lust auf mehr macht.

Wir probieren aber auch die Bruschetta. Die erweist sich zwar als etwas sehr kross, aber geschmacklich ok. Einzig die Portion (zwei kleine Scheiben) ist für den Preis (5,20 Euro) eindeutig überteuert.

Nudeln und Pizzen sind wirklich lecker

Zumal der Hauptgang (Nudelauflauf mit Rinderragout und Aubergine) nicht nur mengenmäßig ein Vielfaches ist, sondern auch geschmacklich voll überzeugen kann. Von der großen Karte ordern wir noch Tagliatelle mit Rinderfiletspitzen, Kirschtomaten, Lauchzweibeln und Tomatensauce (11,90 Euro), die ein wenig sehr den rauchigen Fleischgeschmack annehmen. Reine Geschmackssache. Wer es mag, wird´s klasse finden. Empfohlen seien auch die Pizzen, die abends zwischen 8,60 und 12,50 Euro kosten, dafür aber über eine wirklich stattliche Größe verfügen und auch gut zu haben sind.

Text: Nils Knüppel

Trattoria Brunello
Stormarnplatz 8
22393 Hamburg
Tel: 040 18 77 53
info@trattoria-brunello.de
www.trattoria-brunello.de
Öffnungszeiten:
Mo. bis Fr. von 11.30 bis 23 Uhr,
Wochenende 12 bis 23 Uhr

„Ich bin Groot“ – der wortkarge Baum

Chewbacca im Miniformat

Star Wars einmal anders

Auch die neueste Marvel-Comic-Verfilmung „Guardians of the Galaxy“ ist ein Hit

Marvel und kein Ende. Der amerikanische Comic-Herausgeber, der zum Filmstudio mutiert ist, flutet die Kinos mit immer neuen Helden aus seinem nicht enden wollenden Fundus. Doch statt zu Naheliegendem wie z. B. einem weiteren „Hulk“-Film zu greifen, haben die Verantwortlichen die Zuschauer dann doch überrascht und einer Truppe einen Film spendiert, die hierzulande zuvor fast niemand kannte. Das erweist sich unterm Strich sogar als Vorteil, weil man den Film ohne Vergleichsmöglichkeit ansehen kann und dieser auf seine Weise für sich steht. Aber auch Insider hatten an dem Streifen von James Gunn wenig auszusetzen, denn er ist Popcorn-Fun in Reinkultur.

Nachdem Peter Quills Mutter 1988 an Krebs gestorben ist, wird er von Außerirdischen entführt (!) und im Weltall aufgezogen (!!). Zu einem stattlichen Mann herangewachsen (Chris Pratt), nennt er (und nur er) sich „Star Lord“, ist aber ein Dieb, Schmuggler und Schwerenöter. Als er eines Tages auftragsgemäß eine Kugel namens Orb an sich bringt, sind auf einmal alle hinter ihm her, denn ohne dass er es weiß, hält er ein Ding in der Hand, das das Universum in den Grundfesten erschüttern kann. Quill sammelt nach einem unfreiwilligen und zum Glück kurzen Gefängnisaufenthalt eine Reihe von ebenso gestrandeten Existenzen um sich herum, um die Dinge wieder gerade zu rücken. Es knallt heftig…

Die Geschichte ist total fadenscheinig und dient nur als Aufhänger für Action, Spaß, Sprüche, Geballer, Kalauer und ab und zu den einen oder anderen bewegenden Moment. „Guardians“ ist Eskapismus in seiner reinsten Form und ein Bruder im Geiste von Perlen wie der originalen „Star-Wars-Trilogie“ oder auch „Flash Gordon“. Hier darf man ohne Reue Spaß haben. Neben Chris Pratt, der durch den Streifen zum Star wurde, geben sich Zoe Saldana (auch mit grüner Haut sehr ansehnlich), Bradley Cooper (leiht dem sprechenden Waschbären Rocket die Stimme), Vin Diesel (spricht den wandelnden Baum Groot und hat dabei überschaubar viel Text) sowie der kommende Bond-Bösewicht Dave Bautista als Drax die Ehre. Mitstreiter Glenn Close, Michael Rooker und Benicio del Toro haben die wahrscheinlich beknacktesten Outfits ihrer Karriere und sind ersichtlich mit Verve dabei. Den Vogel schießt der Film allerdings mit der Musik ab, denn Peter Quill hört die ganze Zeit mit seinem Walkman (!) ein altes Tape seiner Mutter mit Pop-und-Soul-Klassikern, die in reizvollem Kontrast zur visuellen Ausstattung stehen. Der Film wurde aber auch so zum Hit.

Text: Dr. Martin Soyka

Ab 8. Januar im Handel

Niedersachsen Ports:

Hans-Joachim Oldendorf (Foto) ist nach fünfjähriger Tätigkeit als Geschäftsführer in den Ruhestand verabschiedet worden. Seit Oktober arbeitet sich bereits sein Nachfolger, Folker Kielgast, in Oldendorfs Aufgabengebiete ein.

Hafenentwicklungsgesellschaft Rostock:

Jens Aurel Scharner (48) und Dr. Gernot Tesch (47) werden gemeinsam die Nachfolge des altersbedingt aus dem Amt scheidenden Geschäftsführers Ulrich Bauermeister übernehmen. Scharner war nach seinem Studium zunächst mit der kaufmännischen Leitung und dem Controlling u. a. bei der Scandlines Deutschland GmbH und der DAL Deutsche Afrika Linien GmbH & Co. KG betraut. Zuletzt war er Geschäftsführer der TT-Line GmbH & Co. KG und Vorsitzender des Rostocker Reedereivereins. Tesch ist studierter Betriebswirt war bei der Deutschen Fährgesellschaft Ostsee mbH beschäftigt und zuletzt Geschäftsführer der Scandlines Deutschland GmbH.

Hamburg Cruise Center e.V.:

Nadine Palatz wird geschäftsführendes Vorstandmitglied und löst damit den 69-jährigen Gerd Drossel ab, der in den Ruhestand geht. Als Assistenz der Geschäftsstelle ist seit Dezember Ellen Rüdiger (27) neu beim HCC. Auf der Mitgliederversammlung des HCC wurden weitere Ämter neu besetzt: Professor Norbert Aust, Geschäftsführer des Tourismusverbandes Hamburg, wechselt auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand in den Beirat, der bisherige Beiratsvorsitzende Reinhard Wolf, Olympia-Beauftragter der Handelskammer Hamburg, wurde in den Vorstand gewählt, der als weiteres Mitglied Tine Oelmann, Director Port Operations, Shore Excursions & Groundhandling bei TUI Cruises erhielt.

E.R. Schiffahrt:

Dr. Hermann Klein (57) wird nach drei Jahren zum 1. Febraur als CEO das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen. Seine Nachfolge tritt Nils Aden (41) an, der seit acht Jahren in der E.R.-Gruppe tätig ist und seit zwei Jahren Mitglied der Reederei-Geschäftsführung ist.

IMPRESSUM

Verleger:
Matthias Soyka
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail
info@norddeutschesmedienkontor.de

Redaktion:
Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Jennyfer Dutschke
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Dr. Martin Soyka

Medienberatung:
Telefon +49.40.260.984 79
E-Mail info@norddeutschesmedienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:
NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Fotos:
Peter Glaubitt

Druck:
PMI

Erscheinungsweise:
Monatlich online und als Printausgabe

Preis:
4,50 Euro (inkl. 7 Prozent USt.)

Abonnement:
Jahresabonnement
12 Ausgaben 54 Euro
inkl. 7 Prozent USt. und Versand

Erscheinungsweise:
Monatlich zzgl. E-Mailservice

Onlineprogrammierung:
Philip Becker

Onlinegestaltung:
NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2014

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:
3. Februar 2015

STADT LAND HAFEN

HPA erhöht Hafengeld um 2,5 Prozent

Hamburg – Die Hamburg Port Authority hat zum Jahresbeginn das Hafengeld um durchschnittlich 2,5 Prozent erhöht. Gleichzeitig hat sie aber auch die Zahl der umweltspezifischen Rabatte auf fünf erhöht. Schiffe, die Landstrom (auch aus Power Bargen) abnehmen, müssen künftig 15 Prozent weniger bezahlen. Zudem erhalten Schiffe einen Rabatt von zwei Prozent, wenn deren Motoren mit dem Gütesiegel „Blauer Engel“ des Umweltbundesamts ausgezeichnet sind. Fortgesetzt wird zudem die Kappungsgrenze für besonders große Schiffe, die bis zu 3.000 Euro betragen kann.

JadeWeserPort läuft endlich an

Wilhelmshaven – Der JadeWeserPort erhält einen dritten Containerdienst. Die Reederei Maersk, die Anteile am JWP hält, wird mit ihrem Mittlerer Osten/Indien-Dienst ME1 Wilhelmshaven anlaufen. Ab 26. Februar soll einmal in der Woche ein 6.800-TEU-Schiff festmachen. Zudem werden im gleichen Frühjahr zwei Dienste der neuen 2M-Allianz der Reedereien Maersk und MSC starten, durch die neben den größten Containerschiffen der Welt auch noch etliche Feederschiffe Wilhelmshaven neu anlaufen werden.

Europäische Verkehrspolitik eingefordert

Hamburg – Die Handelskammer hat die Einstellung des Direktzuges Berlin-Breslau zum Anlass genommen, die Bundesregierung wegen ihrer Verkehrspolitik zwischen Deutschland und Polen zu kritisieren. Hauptgeschäftsführer Hans-Jörg Schmidt-Trenz, gleichzeitig Generalsekretär der Kammerunion Elbe/Oder (KEO), sagte, dass „die derzeitige Politik des Bundes nicht geeignet ist, das Zusammenwachsen der Menschen, Regionen und Wirtschaftsräume beiderseits der Oder zu unterstützen“. Das Verkehrsangebot der Strecke von Berlin nach Stettin sei schlechter als vor dem Zweiten Weltkrieg. Auch die A2 und A11 seien direkt auszubauen.

Neuer Sicherheitsstandard für Offshoreschiffe

Hamburg – Der Verband Deutscher Reeder (VDR) und der Verband für Schiffbau und Meerestechnik (VSM) begrüßen das Inkrafttreten des nationalen „Codes für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Offshore-Servicefahrzeugen“, der die Wettbewerbsnachteile für deutsche Reedereien im Bereich der Offshore-Windenergie beseitigt. Ab sofort gelten international vergleichbare Sicherheitsstandards für Schiffe unter deutscher Flagge, die in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) zwischen Offshore-Windparks und dem Festland eingesetzt werden. Zubringerschiffe dürfen nunmehr fünfmal so viel Wartungspersonal zu Offshoreanlagen bringen, ohne ihre Schiffe auf den Standard eines Passagierschiffes zu bringen.

Binnenschiffshuttle für Unterelbe angedacht

Brunsbüttel – Die Hafenchefs der Unterelbehafenkooperation bestehend aus Hamburg, Stade, Glückstadt, Brunsbüttel und Cuxhaven haben die Idee eines Binnenschiffshuttles zwischen den einzelnen Häfen entwickelt. Die benötigten Gütervolumina könnten in den jeweiligen Häfen konsolidiert und nach Hamburg zum Export transportiert werden. Einen wesentlichen Beitrag könnte hierzu vor allem der ChemCoastPark in Brunsbüttel beitragen.

Rekordtemperaturen in der Nordsee

Hamburg – Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie hat in der Nordsee im November mit 11,8 Grad die höchste Oberflächentemperatur seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1969 gemessen. Sie lag damit um 2,1 Grad über dem langjährigen Mittel. Damit dürfte die Nordsee auch über das gesamte Jahr 2014 gesehen einen neuen Wärmerekord verzeichnen. Ursache seien lang anhaltendende Hochdrucklagen im Sommer und Herbst in Ost- und Mitteleuropa gewesen.

Erster Feederdienst für Projektladungen

Haren – ARKON Shipping und die polnische Projektspedition BEST Logistics haben erstmals einen Feederdienst für Schwergut und Projektladung in Nord- und Ostsee entwickelt. Innerhalb von zwei Tagen soll jeder Ostseehafen angelaufen werden.

since 1962

GÜHH

Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

Wir fahren ab auf Ihren Bedarf!
We satisfy your desire!

Spedition
Forwarding

Transport
Transport

Lagerhaltung
Storekeeping

Kommissionierung
Picking

Zollabfertigung
Customs clearence

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

Tel +49 40 741 06 86-11
Fax +49 40 741 06 86-87

Email dispo@guehh.de
Internet www.guehh.de