

Dobrindt stärkt Hinterlandverkehre

Bundesverkehrsminister legt erfolgreiches Bahnprogramm neu auf



Foto: SLH

Der Abtransport der Seecontainer per Bahn soll durch Dobrindts neues Programm deutlich beschleunigt werden

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) will die Seehafenhinterlandverkehre weiter ausbauen. Auf dem Unternehmertag Nord in Kiel kündigte er an, dass ein gleichnamiges Programm neu aufgelegt wird. Es wird 400 Millionen Euro umfassen und soll bis zum Jahr 2020 weitere Engpässe im Eisenbahnverkehr beseitigen.

Die Zuweisung einer ersten Tranche mit 130 Millionen Euro wird noch in diesem Sommer erfolgen. Vor allem im Norden sollen damit Gleisarbeiten finanziert werden. Für eine zweite Tranche hat das Ministerium über 200 Vorschläge

aus den Ländern gesammelt, aus denen zusammen mit dem Eisenbahnbundesamt 75 Maßnahmen ausgewählt wurden.

Ein Fokus liegt auf dem 750 Meter-Kernnetz, das durch die EU als Bestandteil des Aufbaus trans-

europäischer Verkehrsnetze gefördert werden soll. Durch flächendeckende 750-Meter-Gleise für die Begegnung von bis zu 740 Meter langen Zügen soll ein wirtschaftlicherer Güterverkehr auf der Schiene ermöglicht werden. Seite 4

Fahrrinnenanpassung

Nach dem EuGH-Urteil wird das Bundesverwaltungsgericht erst 2016 entscheiden. S. 3

Führerlos

Das Fraunhofer CML hält unbemannte Schiffe in naher Zukunft für möglich. S. 6

Hardware

Ex-HSV-Torwart Jörg Butt vertritt nun Verladerrampen des Familienbetriebs. S. 16



Liebe Leserinnen und Leser,

Freud´und Leid sind meist eng beieinander. Kurz vor den Sommerferien sorgte das Urteil des EuGH erneut für Enttäuschung bei der Fahrrinnenanpassung der Elbe. Ein abschließendes Urteil aus Leipzig wird es erst im Laufe des Jahres 2016 geben. Anschließend müssten die Arbeiten noch europaweit ausgeschrieben werden. Dies dauert ein weiteres halbes Jahr. Ob wenigstens 2016 endlich gebaggert werden kann, ist mehr als fraglich.

Dafür tut sich endlich etwas in Berlin. Die A26 inklusive Hafenuferspange wird als ÖPP-Projekt finanziert, verkündete Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Auch bei der Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals macht er Druck. Die Wirtschaft hört es gerne, auch wenn mit dem Börsencrash in China neue dunkle Wolken aufgezogen sind.

Ich wünsche Ihnen einen heiteren Sommer.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT



Aktuelles	Seite
EuGH-Urteil	3
Dobrindt vorm UVNord	4
CML: Bald unbemannte Schiffe	6



Wirtschaft	Seite
indiwa-Software fürs Hinterland	8
HWWI-Studie	10
TopService bei MEYNSTAPLER	12
VDMA optimistisch	14
Spezialrampen von Butt	16

Recht & Geld	Seite
Augen auf bei Dienstwagen	18



Essen	Seite
Peacetanbul	20



DVD	Seite
Fast & Furious 7	21

Personal	Seite
Veränderungen in Firmen	22

Impressum	22
------------------	----

Meldungen	23
Wichtiges aus Stadt und Land	23

Entscheidung erst 2016

Fahrrinnenanpassung wird nach dem EuGH-Entscheid zur Neverending Story

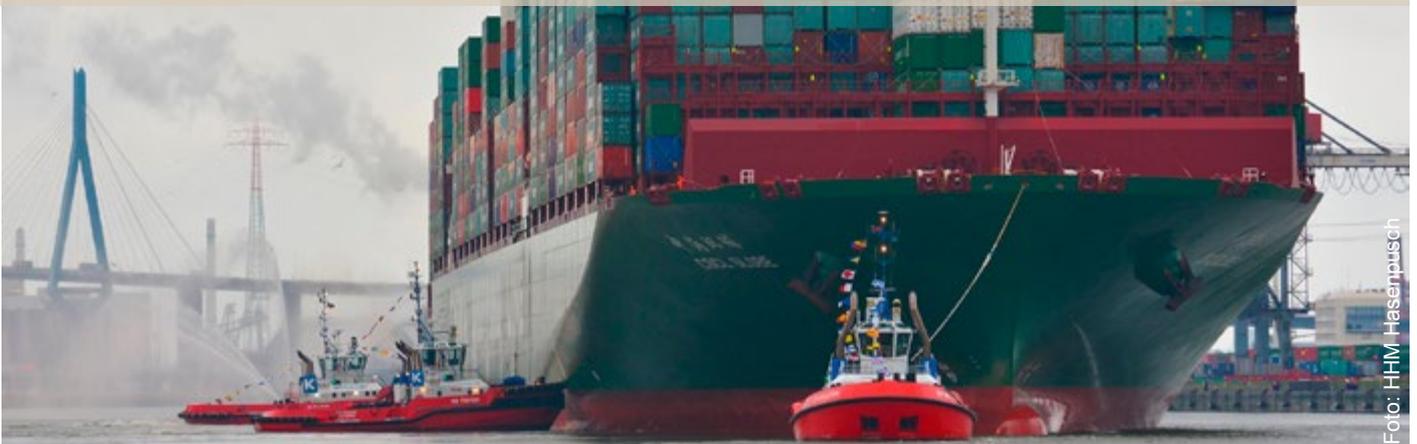


Foto: HHM Hasenpusch

In diesem Jahr werden über 1.000 außergewöhnlich große Schiffe trotz Restriktionen Hamburg anlaufen

Erneut lange Gesichter beim Bund und in den Stadtstaaten Bremen und Hamburg, Der Europäische Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg hat in einem Urteil (C-461/13) die Auslegung der umstrittenen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL 2000/60) für die Fahrrinnenanpassung der Außerweser und Unterelbe präzisiert. Dabei folgte die Große Kammer in weiten Teilen nicht der Argumentation des Bundes, dass eine Verschlechterung innerhalb einer Wassergüteklasse hinnehmbar und die Vertiefung von Elbe und Weser somit ohne weiteres möglich sei. Im Gegenteil: Die Richter stellten klar: „Die Verhinderung der Verschlechterung der Wasserqualität ist in jedem Fall verbindlich“, auch wenn sich nur eine Qualitätskomponente ändere. Allerdings ließ das Gericht nach Artikel 4 WRRL Ausnahmen zu.

Die Ausnahmen werden u.a. im Wasserhaushaltsgesetz (§ 31 Abs. 2) genannt: Ein Verstoß liege nicht vor, wenn „die Gründe für die Veränderung von übergeordnetem öffentlichen Interesse sind oder wenn der Nutzen der neuen Veränderung für die Gesundheit oder Sicherheit des Menschen oder für die nachhaltige Entwicklung größer ist als der Nutzen, den die Erreichung der Bewirtschaftungsziele für die Umwelt und die Allgemeinheit hat“ und wenn „alle praktisch geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, um die nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerzustand zu verringern“.

Die Qualität von Gewässern wird generell in biologischen und chemischen Kriterien bestimmt. Bei den biologischen Qualitätskomponenten gibt es fünf Klassen von 1 (sehr

gut) bis 5 (schlecht), beim chemischen Zustand wird nur zwischen „gut“ und „schlecht“ unterschieden. Die Elbe ist derzeit in biologisch „mäßig“ (3) und chemisch „schlecht“ eingestuft, wohl wegen landwirtschaftlichen Einleitungen.

Wie geht es nun weiter?

Die Generaldirektion Wasser und Schifffahrt ist nun dabei, die vom Bundesverwaltungsgericht im letzten Herbst angeforderten zusätzlichen Unterlagen mit diversen Umweltdaten und Auswirkungen der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe nach dem EuGH-Urteil neu zu bewerten und die bereits vorliegenden Unterlagen entsprechend anzupassen.

Ziel ist es, dass „in diesem Jahr“ die ergänzten bzw. überarbeiteten Planunterlagen einschließlich

des Gutachtens hinsichtlich der EuGH-Entscheidung (Vereinbarkeit mit der WRRL) vorliegen. Im nächsten Schritt werden die überarbeiteten Planunterlagen bei den Planfeststellungsbehörden in Kiel (WSV) und Hamburg (Wirtschaftsbehörde) eingereicht. Dort werden diese geprüft und in einem ergänzenden Verfahren behandelt. Die Umweltbehörden und -verbände erhalten in einem erneuten Anhörungsverfahren Gelegenheit, zu diesen Unterlagen Stellung zu nehmen. Diese Stellungnahmen fließen in den Planergänzungsbeschluss ein. Ob eine Ausnahme nach der WRRL erforderlich sein wird, kann das Gericht erst prüfen, wenn die entsprechenden Unterlagen vorliegen. Vor 2016 ist damit nicht zu rechnen.

Text: Matthias Soyka

Zügigeren Ausbau angemahnt

Dobrindt kommt mit Maßnahmenkatalog zum UVNord

Der Bundesverkehrsminister hatte es nicht leicht beim Unternehmertag der Vereinigung der Unternehmerverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein. Der Präsident des UVNord, Uli Wachholtz, mahnte vor 700 Gästen den zügigeren Ausbau lange ersehnter Infrastrukturprojekte an. Vor allem die Sanierungsdauer des Rendsburger Kanaltunnels bezeichnete er als Skandal. Der Nord-Ostsee-Kanal sei seinerzeit in nur sieben Jahren gebaut worden, der Tunnel bei Rendsburg gar nur in drei Jahren. Nun sei nach acht Jahren Planung 2011 mit der Sanierung begonnen worden, die erste Röhre werde erst 2016 fertig sein.

Als völlig unverständlich nannte er es, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sich dann ein Jahr Pause gönnen wolle, um aus den „gemachten Erfahrungen zu lernen“. Pro Tag entstünden durch die Sperrungen bis zu 50.000 Euro Schaden.

Minister stand bei Anreise selbst im Stau

Wie schlecht es um die Infrastruktur im Norden bestellt ist, hatte Alexander Dobrindt zuvor am eigenen Leib erfahren müssen. Für die Strecke von Lübeck nach Kiel (87 Kilometer) benötigte der Minister 105 Minuten. Immerhin bekam Dobrindt unerwartet Schützenhilfe von Schles-



Reinhard Meyer, Torsten Albig, Alexander Dobrindt und Uli Wachholtz (v.l.)

wig-Holsteins Ministerpräsidenten Torsten Albig (SPD). Er bezeichnete das der umstrittenen Pkw-Maut zugrunde liegende Verursacherprinzip „gerecht“. Der Weg, den Dobrindt gehe, sei richtig. Der Ausbau der A20 stocke lediglich, weil es noch Klagen von Anwohnern und Verbände gebe. Immerhin sei die Baustelle auf der A7 „ein Zeichen des Erfolges“. Und beim Rendsburger Tunnel gehe Gründlichkeit vor Schnelligkeit.

Dobrindt selbst hatte dagegen einige gute Nachrichten für die genervten Wirtschaftsleute im Gepäck. Zunächst bekannte er sich klar zum Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals. „Die 5. Schleuse wird gebaut, koste es, was es wolle“, rief

er ins Auditorium. Der Bund werde sie finanzieren, auch wenn Mehrkosten entstehen sollten oder die EU keine Gelder dazugeben werde. Auch stünden die 280 Millionen Euro für den Ausbau der Oststrecke bereit. Die Vorarbeiten sollen noch in diesem Jahr beginnen. „Wir dürfen hier keine Zeit mehr verlieren“, sagte er unter Applaus.

„Hoch zufrieden“ mit dem Ausbau der A7

Beim von Albig angesprochenen Thema Straßenbau zeigte sich Dobrindt vor allem mit den zügigen Fortschritten beim Ausbau der A7 „hoch zu frieden“. Dies sei in gutes Beispiel für eine neue Generation von ÖPP-Projekten, von

denen in den nächsten Jahren zehn Vorhaben mit insgesamt 14 Milliarden Euro umgesetzt werden sollen. Dazu zähle auch der Elbtunnel für die A20 bei Glückstadt. Die Küstenautobahn sei von „herausragender Bedeutung für das europäische Verkehrsnetz“. Auch hier sei das Geld bereits da, allerdings verhinderten abermals sieben Klagen den Bau. Dobrindt fragte: „Ist jede Klage im Sinne von Umwelt und Natur oder nur zur Verhinderung der Modernisierung der Infrastruktur?“

Zahlreiche Verbesserungen auf Schienenwegen im Norden

Großen Zuspruch erntete Dobrindt mit der Ankündigung der Neuaufnahme des Programms Seehafenhinterlandverkehre, das von 2008 bis 2011 lief. Mit der ersten Tranche sollen zeitnah folgende Projekte realisiert werden:

- Knoten Hamburg: Ostumfahrung Maschen und zweigleisiger Ausbau Kornweider Kurve.
- Umschlagbahnhof Leipzig-Wahren: 2. Modul.
- Rostock-Kavelstorf – Seehafen: Achslasterhöhung auf 25 Tonnen.
- Knoten Lehrte West: Anpassung der Anschlussbedingungen zum Umschlagbahnhof MegaHub Lehrte.
- Lübeck – Bad Kleinen: Planung der Elektrifizierung und des Neubaus einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen im Rahmen der Anbindung Fehmarnbeltquerung.
- Bremerhaven-Speckenbüttel – Bremen: Planung der Kapazitätssteigerung.
- Kassel: Planung der Verbindungskurve.
- Regensburg – Obertraubling: Planung des dritten Gleises.

Mit der zweiten Tranche soll auch der Seehafen Kiel bei Meimersdorf endlich sein lange ersehntes 750-Meter-Gleis erhalten. Dobrindt sagte hierzu: „Mit dem zweiten Programm zum Ausbau der Seehafenhinterlandanbindungen sorgen wir für zielgerichtete Beseitigung kapazitiver Engpässe und stärken den Güterverkehr auf der Schiene und die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen See- und Binnenhäfen. Dieses Programm ist ein Konjunkturpaket für Bahnindustrie und Bauwirtschaft.“

Investitionshochlauf ermöglicht viele Neubauten

Dobrindt kündigte zudem eine Vielzahl von bundesweiten Neubautenprojekten im Fernstraßenbereich an, die durch einen Investitionshochlauf finanziert werden, der vier Säulen umfasst. Zum Einen wurde der Verkehrsetat bereits für die vier Jahre der Legislatur um 6 Milliarden Euro aufgestockt, zum

Zweiten wird aus der erweiterten Lkw-Maut auf Bundesstraßen und für Laster ab bereits 3,5 Tonnen mit einem Plus von mehreren 100 Millionen Euro Plus gerechnet, zum Dritten wird das Brückensanierungsprogramm bis 2018 auf 1,5 Milliarden Euro aufgestockt und schließlich durch eine Reihe von elf ÖPP-Projekten (siehe Liste) der Haushalt entlastet.

Freigaben für 2,7 Milliarden Euro

Kurz darauf legte Dobrindt in Berlin ein Investitionspaket mit Baufreigaben mit einem Volumen von 2,7 Milliarden Euro vor, davon 1,5 Milliarden Euro für Lückenschlüsse, 700 Millionen Euro für dringende Neubauprojekte sowie 500 Millionen Euro für Modernisierung. Darin enthalten ist u.a. die A7 mit 181 Millionen Euro für den Abschnitt Hamburg-Stellingen/Autobahnkreuz Hamburg Nordwest.

Text: Matthias Soyka

Liste der ÖPP finanzierten Neubauprojekte

Projekt	Projektart	Strecke
A3	Sechsstreifiger Ausbau	AK Biebelried – AK Fürth
A4	Erhaltung	AS Gotha – Landesgrenze
A6	Sechsstreifiger Ausbau	AK Weinsberg – AK Feuchtwangen/Crailsheim
A8	Sechsstreifige Erweiterung	Rosenheim – Bundesgrenze
A10/24	Sechsstreifiger Ausbau	AS Neuruppin – Landesgrenze
A49	Lückenschluss	AK Kassel West – Anschluss A5
A57	Sechsstreifiger Ausbau	Köln - Moers
E233	Vierstreifiger Ausbau	AS Meppen (A 31) – AS Cloppenburg (A 1)
B247	Zwei-/vierstreifiger Neubau	Bad Langensalza – A 38
A20	Elbquerung	Glückstadt – Stade
A26	Vierstreifiger Neubau inkl. Hafenuerspange	Hamburg (A1) – Rübke

Schiff ohne Kapitän

Das Fraunhofer CML hält unbemannte Schiffe in naher Zukunft für denkbar



Fotos: SLH

Wirtschaftssenator Frank Horch mit Prof. Carlos Jahn (l.) am Schiffssimulator des CML

In den nächsten Tagen endet das EU-Projekt MUNIN (Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks), an dem acht Partner aus Forschung und Industrie unter Leitung des Fraunhofer-Centers für Maritime Logistik und Dienstleistungen CML drei Jahre lang untersucht haben, inwieweit ein Massengutschiff unbemannt gefahren werden kann. Das Ergebnis präsentierte CML-Chef Prof. Carlos Jahn vorab schon einmal Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch: Ferngesteuerte Schiffe sind demnach schon in naher Zukunft realisierbar.

Um ein Schiff autonom zu steuern, sind eine Reihe von Assistenzsystemen notwendig. Der Grundgedanke liegt dabei bei dem Fahren auf hoher See, also zwischen zwei Häfen bzw. zwei Lotsenpunkten. Dazu hat das CML zusammen mit der Hochschule Wismar, der norwegischen MARINTEK, aptomar AS, der schwedischen Chalmers University, der isländischen Marorka ehf und der irischen University College Cork ein Computersystem entwickelt, das es erlaubt, das Schiff nach den einprogrammierten Schiffsdaten ähnlich ei-

nes Autopiloten in Flugzeugen selbständig zu steuern.

Fülle elektronischer Daten werden ausgewertet

Gefüttert wird dieses System mit den Daten der elektronischen Seekarte ECDIS, den jüngsten Wettermeldungen und den Verkehrsbewegungen in der Schiffsumgebung, die primär durch Radar und AIS ermittelt werden. „Das autonome Navigationssystem bewertet sie und setzt Maßnahmen zur Kollisionsverhü-

tung entsprechend um“, erläuterte Jahn. Entsprechend der Schiffsgröße werden zudem Tag- und Nachtsichtkameras rund um das Schiff installiert.

Das bisher untersuchte System sah nur ein Schiff vor, auf dem noch Teile der Crew mitfahren, aber durch das automatische System z.B. nachts entlastet werden, um so ihre Ruhezeiten einzuhalten. Sollten Gefahrensituationen wie Abweichungen vom vorausgeplanten Routenverlauf eintreten, werden sowohl die Brückenbesatzung als auch die Land-

station in „mehreren Eskalationsstufen“ elektronisch informiert.

Voraussetzung hierfür ist ein ebenfalls im Rahmen des Projekts entwickeltes automatisiertes Ausgucksystem, das kleinste Gegenstände auf der Wasseroberfläche erkennen kann und entsprechende Warnungen an die Schiffssteuerung weitergibt. Diese ist mit den international geltenden Kollisionsverhütungsregeln der Schifffahrt programmiert und leitet daraus folgende Ausweichmanöver ein.

Schlechtwettergebiete werden automatisch umfahren

Zusätzlich wurde vom CML auch ein Weather-Routing-System entwickelt, um etwaige Schlechtwettergebiete zu umfahren. Sollte das Schiff doch einmal in einen Sturm geraten, assistiert das System aber auch



Ferngesteuertes Schiff in klein



Bulker sind wegen der einfachen Routen gut zur Automatisierung geeignet

dem Schiff. Besonders gefährliche Geschwindigkeiten oder Begegnungswinkel werden ermittelt und vermieden, so sollen Schäden an Mannschaft, Schiff und Ladung verhindert werden. Etwaigen Maschinenausfällen soll mit einem hohen Mass an Redundanz der technischen Systeme begegnet werden. Zudem kann der autonome Maschinenraum schon frühzeitig einen Wartungs- oder Reparaturbedarf prognostizieren.

Die Steuerung durch die Automatisierungssoftware kann sowohl von der Brückenbesatzung als auch von Land aus beeinflusst oder deaktiviert werden. Die Einflussnahme durch eine Landkontrollstation soll – in Abhängigkeit von der lokalen Verfügbarkeit – entweder durch eine Mobilfunk- oder Satellitenverbindung sicher gestellt werden.

Auch an die Möglichkeit des Hackens des Navigationscompu-

ters wurde gedacht. „In Fragen der Cyber Security orientiert sich das Konzept an einem Sicherheitsniveau, welches beispielsweise in Banken und vergleichbaren Einrichtungen verwendet wird“, sagte Jahn.

Daewoo plant Bau eines Prototypen

Die Ergebnisse des CML haben bereits die Wirtschaft aufhorchen lassen. Das große koreanische Schiffbau-Unternehmen Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) hat dem CML einen Anschlussauftrag für die Entwicklung eines teilautonomen nautischen Prototypsystems erteilt. Aufbauend auf den Ergebnissen der MUNIN-Studie könnte nach der Überwindung noch offener rechtlicher Fragen ein erstes unbemanntes Schiff somit bald Realität sein.

Text: Matthias Soyka

Software fürs Hinterland

Die Bremer indiwa digitale kommunikation GmbH bietet digitale Touren- und Preisplaner an



Fotos: SLH

Geschäftsführer Ingo Litek hat mit seinen Programmen vor allem bei größeren Betrieben Erfolg

Das digitale Zeitalter hat längst auch in dem eher handfesten Alltag von Speditionen und Fuhrunternehmen Einzug gefunden. Softwareanbieter sind zum Teil bereits seit Jahrzehnten auf dem Markt. Die Bremer indiwa digitale kommunikation GmbH ist mit ihren 14 Jahren da noch eher jung, was aber kein Nachteil sein muss. Denn dadurch fußt sie im Gegensatz zu den Mitbewerbern auf Web-basierten Programmen, die über die Server in Bremen abgerufen werden können. Dabei ist indiwa vor allem auf Speditionen fokussiert, die Waren ins Hinterland transportieren.

Verkaufsschlager war bislang das Programm „Contado“, eine komplette Speditionssoftware die auf die Transporte im Seehafenhinterlandverkehr spezialisiert ist. Durch den einfachen Zugriff per Internet auf die Software können weitere Beteiligte am Transport, beispielsweise Auftraggeber, Verladler, Seehafenterminals und Fahrer, einfach vernetzt werden. „Durch den allgemeinen Zugriff vereinfachen sich die Arbeitsabläufe dramatisch“, beschreibt es indiwa-Geschäftsführer Ingo Litek. Die Software wird für die Kunden im eigenen Rechenzentrum betrieben. Die Kunden von

indiwa wickeln hier pro Jahr mehr als 500.000 Container über die Häfen in Hamburg und Bremerhaven ab – Tendenz steigend. „Viele namhafte Speditionen zählen heute zu unseren Kunden“, freut sich Ingo Litek.

**In Sekundenschnelle
über 200 Verbindungen**

Seit zwei Jahren hat indiwa jedoch ein zweites Eisen im Feuer. „Tarico“ nennt sich ein Programm, mit dem Preisangebote für Hinterlandverkehre in Sekundenschnelle berechnet werden können. Das Programm war

aufwändig über mehrere Jahre entwickelt worden. Mit beeindruckendem Ergebnis: Man muss nur die Containergröße, Ausgangs- und einen europäischen Bestimmungsort (Postleitzahl reicht) eingeben, und das Programm wirft umgehend Dutzende von Liefermöglichkeiten, Dienstleistern und deren Preise aus.

„Das Programm findet auch Kombinationen, an die selbst erfahrene Disponenten noch nicht gedacht haben“, so Litek weiter. Darin enthalten sind sowohl der Kombinierte Verkehr als auch Lkw-Direkttransporte und

Binnenschiffanbindungen. Das Ganze jeweils ab einem Seehafen bis hin auf das Werksgelände des Zielunternehmens. Neben den reinen Kosten können Speditionen zudem die häufig komplexen Zuschläge und Gewinnmargen hinzuaddieren, so dass Aufwand und Ertrag sofort sichtbar werden. Und mit einem weiteren Klick kann sofort das Verkaufsangebot für den Verlager erstellt werden.

Extreme Arbeitserleichterung für Speditionen

„Die Software vereinfacht die Arbeit in Speditionen extrem“, berichtet Litek. Früher hätten Disponenten täglich eine Vielzahl von Preisangeboten neben ihrer eigentlichen Tätigkeit aufwändig erstellen und berechnen müssen, heute erledigt dies Tarico in wenigen Sekunden. Die Tarifänderungen der Kunden werden von indiwa dabei ständig aktualisiert.

„Es wird allgemein anerkannt, dass durch Tarico der gesamte Prozess der Preiskalkulation sichtbar wird“, sagt Litek. Auch Tarico ist eine Anwendung in der Cloud (webbasierte Anwendung). Der Zugriff darauf erfolgt standortunabhängig über das Internet. So können die Speditionen auf Wunsch auch ihren Kunden einfach einen direkten Zugriff auf die Software geben. Die Verlager können die Preise zudem selbst abfragen. Das Tool kann auch auf die jeweilige Website der Spedition mit aufgenommen werden. Die Click-Rate von Firmen, die dies bereits getan hätten, sei daraufhin auf über 2.000 pro Tag hochgeschwungen, was sich wiederum positiv auf die Suchmaschinenplatzierung (SEO) auswirke.

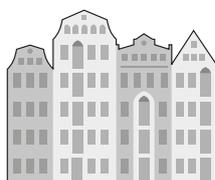


Die indiwa-Zentrale liegt direkt neben dem Bremer Rathausmarkt

Doch Litek und sein sieben-köpfiges Team wollen noch mehr. Mittelfristig soll das Programm auf Sammel- und Stückgut ausgeweitet werden. Bis dahin will indiwa weiter expandieren. Bislang ist das Unternehmen primär im Norden vertreten. Der

südlichste Kunde firmiert in Dresden. Da aber für das Internet Entfernungen keine Rolle spielen, ist eine Expansion nach Bayern und Baden-Württemberg deshalb auch nur eine Frage der Zeit.

Text: Matthias Soyka



Heinrich Osse

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

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail info@osse-logistik.com

Heinrich Osse Lagerhaus GmbH

Australiastraße
Schuppen 50 B
20457 Hamburg



www.osse-logistik.com

Tausende Jobs in Gefahr

Studie des HWWI fordert Großhändler zu Umstellung auf E-Commerce auf



Der Lieferverkehr in den Innenstädten dürfte durch den Online-Handel noch weiter zunehmen

Der Handelsplatz Hamburg steht vor einem tiefgreifenden Strukturwandel. Das geht aus einer Studie des Hamburger WeltWirtschaftsinstituts (HWWI) im Auftrag der Haspa hervor. Vor allem im Großhandel drohe ein massiver Stellenabbau, sagte HWWI-Chef Christian Growitsch, der kruz darauf aus dem Amt schied. Dabei sei der Anteil der im Handel Beschäftigten in der Hansestadt mit insgesamt 121.000 oder 13,6 Prozent der Gesamtbeschäftigten überdurchschnittlich hoch, davon 65.900 (7,4 Prozent) im Einzelhandel und 55.100 (6,2 Prozent) im Großhandel.

Während der Onlinehandel und das Internet generell auch Chancen für den Einzelhandel böten, indem der Vermarktungsradius drastisch vergrößert werde, was vor allem für Nischenanbieter vorteilhaft sei, stelle der E-Commerce für den Großhandel eher eine Bedrohung dar. „Großhändler profitieren bislang von ihrem Informationsvorteil gegenüber der Konkurrenz“, sagte Growitsch. Dieser werde durch die sprunghaft steigende Transparenz im Internet schwinden, etwa durch Bewertungsforen für Zulieferer. Auch dürften die Preiskalkulationen transparenter werden, wodurch die Preise generell fielen.

Andreas Mansfeld, Direktor Unternehmenskunden bei der Haspa, hat bereits eine deutliche Investitionsneigung der Hamburger Betrie-

be in den E-Commerce festgestellt. Jedoch seien noch rund 30 Prozent der 8.000 Großhändler überhaupt nicht im Internet aktiv. „Diese Betriebe wird es in fünf Jahren nicht mehr geben“, lautet Growitschs eindeutiges Fazit. 3.000 Arbeitsplätze seien hier bereits zwischen 2008 und 2013 verloren gegangen.

Bestellgewohnheiten aus B2C-Bereich übernommen

Insgesamt ist der E-Commerce-Umsatz im Großhandel mit 2,4 Prozent (Einzelhandel elf Prozent) noch gering. Alle Umfragen zeigen jedoch, dass im B2B-(Groß)-Handel-Einkaufsverhalten aus dem B2C-(Einzel)-Handel übernommen werden. Dazu zählt auch eine übersichtliche Firmen-Homepage mit

- intuitiver Suche und Navigation,
- Online-Freigabe von Bestellungen,
- Self-Service-Kontoverwaltung,
- Kategorie- und Produktseiten,
- Echtzeit-Analyse/-Überwachung des Online-Shops,
- intuitiven Verwaltungstools,
- Suchmaschinenoptimierung und -marketing,
- Personalisierung.

Dem gegenüber sieht Growitsch Chancen für die Logistikwirtschaft. Durch den verstärkten Onlinehandel dürften Paketdienste weiter wachsen. Seit dem Jahr 2000 wachsen Expresszulieferer doppelt so schnell wie die Gesamtwirtschaft. Dem entsprechend werde auch der innerstädtische

Lieferverkehr weiter zunehmen. Da dieser bislang jedoch recht uneffektiv und ökologisch fragwürdig ist, wenn selbst kleinste Pakete innerhalb eines Tages ausgeliefert werden, schlägt die Studie Zusammenschlüsse von hiesigen Händlern und Logistikunternehmen mit regionalen Verteilzentren vor, um die innerstädtische Distribution mit den gerade im Einzelhandel auch häufig vorkommenden Routen zu bündeln.

Umgekehrt könnten Lagereibetriebe durch den Trend zur Just-in-Time-Lieferung unter verstärkten Druck geraten. Mittel- bis langfristig wäre auch ein verändertes Transportverhalten von Ersatzteilen durch die 3-D-Drucktechnik möglich. Statt fertiger Austauschstücke in Containern könnten nur die Rohstoffe dafür angeliefert werden.



Andreas Mansfeld,
Direktor Haspa



Christian Growitsch,
Ex-HWWI-Chef

Mittelfristig erwartet Growitsch einen Anstieg des E-Commerce-Anteils im Einzelhandel auf 40 Prozent, was einer Revolution gleichkomme. Betroffen davon seien vor allem die Allround-Anbieter, während umge-

kehrt spezialisierte Einzelhändler auf wachsenden Umsatz hoffen könnten. Für sie dürfte sich ein Außenlager abseits der teuren 1-a-Lagen lohnen, um den Versandhandel abzuwickeln.

Text: Matthias Soyka



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

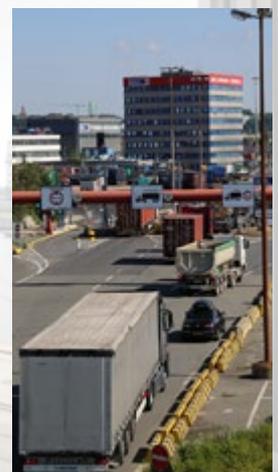
Terminal Operating



Lagerwirtschaft



Container-Trucking



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

Rothenbaumchaussee 114
www.sysing.de

20149 Hamburg
info@sysing.de

Hier ist der Mittelstand König

Die Apensener MEYNSTAPLER Vertriebs- & Service GmbH arbeitet rund um die Uhr



Die Geschäftsführer Reinhard Klose (l.) und Christian Barnbeck in den Ausstellungsräumen in Apensen

Die meisten industriellen Großbetriebe setzen bei ihrer Logistik auf Geräte deutscher Hersteller wie STILL, Linde oder Jungheinrich. Doch bei den mittelständischen Betrieben sieht das schon ein wenig anders aus. Hier kommen auch ausländische Anbieter zum Zug, die meist ähnlich gute Qualität zu günstigeren Preisen anbieten. So wie der südkoreanische Gabelstaplerproduzent Doosan, dessen Fahrzeuge von MEYNSTAPLER in Apensen nahe Buxtehude vertrieben werden. Der 67 Jahre alte Familienbetrieb deckt einen Umkreis von gut 100 Kilometern ab, von Cuxhaven, wo die Firma noch einen Servicestützpunkt unterhält, bis Lüneburg.

„Unsere Stärke liegt gegenüber den Großanbietern im Service“, berichtet Geschäftsführer Reinhard Klose. Die Stapler, die zwischen 1,5 und 16 Tonnen Hebekraft rangieren, seien robuster als die hiesigen Produkte. Dennoch gebe es natürlich immer wieder akute Schadensfälle. „Dafür haben wir ein Notfalltelefon.“ Egal ob nachts oder am Wochenende – einen der 15 Servicemonteur bekommt er immer zu fassen und schickt ihn zu den Kunden vor Ort. Im Notfall kann auch der firmeneigene Tieflader mit einem Ersatzgerät vorfahren. „Wir sind da deutlich flexibler als Großunternehmen“, meint Klose.

Die vorwiegend mittelständi-

chen Unternehmen schätzen den Einsatz und die Tatsache, dass sie hier nicht nur eine Nummer von vielen sind, sondern eben noch König. Dabei ist MEYNSTAPLER nicht nur auf den Verkauf der Stapler aus, sondern unterhält auch ein Portfolio von 120 Mietstaplern.

Vermietungen von einem Tag bis zu sechs Jahren

Von einem Tag bis zu sechs Jahren können die Geräte ausgeliehen werden. Alle Geräte sind mit einem Telematik-System versehen, so dass die Servicetechniker von der Zentrale aus sehen können, wo die Geräte gerade im

Einsatz sind und wieviel Betriebsstunden gefahren wurden. Über einen Schocksensor werden zudem etwaige Schäden angezeigt und dem Verantwortlichen automatisch gemeldet. Dadurch steigt das Bewusstsein der Fahrer für die Wertigkeit der Fahrzeuge und Gewaltschäden können deutlich reduziert werden.

Für etwaige Defekte, die nicht vor Ort behoben werden können, unterhalten die Apensener auch eine eigene Werkstatt. Spätestens hier können die Fehler behoben werden. „Die Analyse ist der zentrale Punkt“, erklärt Klose. Ausgetauscht sei ein schadhafte Teil schnell. Aber es sei wichtig, dem Kunden zu zeigen, woran es ge-

legen habe. So könnten womöglich künftige Defekte vermieden werden.

Doch bei MEYNSTAPLER gibt es noch mehr: Das Unternehmen bietet auch Lagertechnik von Doosan an, die im Spreewald produziert wird. Zudem hat Doosan vor einigen Jahren die Firma Bobcat aufgekauft. Somit gehören deren Teleskopstapler mit zum Angebot. Aber auch fürs Grobe gibt es etwas: Geländestapler, etwa für Steinbrüche, von AUSA. Von 290 bis 100.000 Euro ist hier alles zu haben.

Schulungsprogramme für neuste Geräte

Zum Service gehören zudem Fahrerlehrgänge und Schulungen für den Umgang mit Hubarbeitsbühnen, die MEYNSTAPLER ebenfalls anbietet. Und da Kunden gerne alles aus einer Hand haben, können die Nordniedersachsen auch die jährlich vorgeschriebenen Regalprüfungen vornehmen.

Rund 35 Mitarbeiter beschäftigt MEYNSTAPLER, davon auch drei Azubis. Insgesamt erwirtschaften sie 6,5 Millionen Euro im Jahr. Doch man möchte



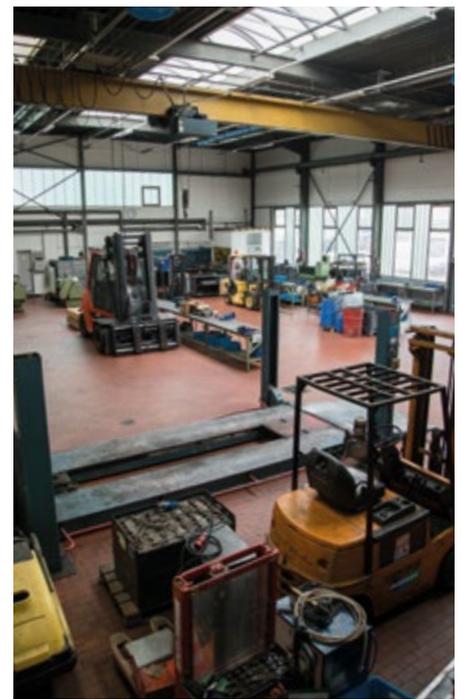
Leihstapler im Fuhrpark



Plattenzuschnitt in der Schmiede

gerne noch mehr schaffen. Besonders im Hamburger Hafen würde man gerne weiter Fuß fassen. Zwar laufen dort schon einige Geräte und man habe an einem Terminal schon den Wartungsvertrag für einige Geräte, doch der Markt biete noch erheblich mehr.

Denn bei MEYNSTAPLER schaut man gerne voraus. So hat Klose, der nächstes Jahr als Geschäftsführer ausscheidet, mit Christian Barnbeck schon einen Nachfolger parat, den er ins Un-



Die Werkstatt ist gut ausgelastet

ternehmen einarbeitet. Barnbeck war vorher viele Jahre bei STILL in Hamburg tätig und bringt umfangreiche Branchenerfahrung mit. „Wir bauen auf langfristige partnerschaftliche Beziehungen mit einer erstklassigen Beratung“, so Barnbeck. Und mit der Olympia-Bewerbung Hamburgs würden die Karten in der Metropolregion neu gemischt. Dabei bringt MEYNSTAPLER für den Aufbau neuer Anlagen reichlich Erfahrung mit.

Text: Matthias Soyka



Der firmeneigene Tieflader wurde speziell nach den Wünschen von MEYNSTAPLER konstruiert

Schiffszulieferer optimistisch

VDMA hofft auf steigende Umsätze trotz sinkender Auftragseingänge



Foto: Meyer Werft

Das Forschungsschiff „Sonne“ wurde von der Meyer Werft mit vielen Teilen von SAM Electronics ausgerüstet

Während die weltweite Schiffbauindustrie ihren stärksten Einbruch der letzten 15 Jahre verkraften muss (nur rund 1.300 Auftragseingänge nach 3.375 in 2013), sehen sich die deutschen Schiffszulieferer immer noch auf einem guten Weg. Zwar gehen auch hier die Aufträge zurück, jedoch arbeitet die Industrie noch die Neubaufträge aus den Vorjahren ab, so dass in diesem Jahr abermals ein Umsatzanstieg von zwei Prozent auf rund 12 Milliarden Euro zu erwarten ist, so der Vorsitzende des Verbands Deutscher Maschinen- und Anlagenbau – Arbeitsgemeinschaft Marine Equipment and Systems, Alexander Nürnberg.

Das meiste Geschäft wird immer noch im Auftrag abgewickelt. Fast drei Viertel des Umsatzes ist exportbedingt. Davon wiederum sind die Werftengroßmächten China (27 Prozent), Korea (elf Prozent) und Japan führend, wobei die Aufträge aus China noch einmal zugelegt haben, aus Korea hingegen deutlich zurückgegangen sind. Während Asien also mit insgesamt 46 Prozent zu den Auslandsgeschäften beiträgt, stammt die zweite große Käuferschicht aus dem europäischen Ausland (37 Prozent). Im Wesentlichen rühren die Aufträge aus dem Container-, Arbeits- und Kreuzfahrtschiffbau her.

Die Einbrüche am Schifffahrts-

markt seien vor allem auf den stark gesunkenen Rohölpreis zurückzuführen. Die Offshore-Öl- und Gas-Industrie habe nahezu sämtliche Aufträge gestoppt. Auch beim Bau von Offshore-Windkraftanlagen sei der Markt derzeit gesättigt, da einerseits die Bundesregierung den Neubau nach dem EEG-Gesetz auf nur zwei Windparks pro Jahr begrenzt hat und andererseits Konstruktionsschiffe aus dem Offshore-Ölmarkt zur Verfügung stehen.

Frühzeitiges Reagieren auf Marktschwankungen

Da die Zulieferer die Veränderungen in der Auftragslage beim

Schiffbau mitverfolgen und sich deren Auswirkungen erst ein gutes Jahr später zeigen, können wir frühzeitig darauf reagieren und starke Schwankungen vermeiden“, erklärte VDMA-Vorstand Martin Johannsmann, Geschäftsführer von SKF Blohm+Voss Industries. In dieser Zeit investiere die Branche, um eine höhere Produktivität zu erzielen. Dies werde durch die Optimierung der IT, digitalisierte neue Fabriken, Mitarbeiterschulung und technische Innovationen erreicht.

Eine große Chance biete dabei die LNG-Technik. Gerade wurden bei der Meyer Werft zwei Kreuzfahrtschiffe in Auftrag gegeben, die ausschließlich mit Flüssiggas

befeuert werden. Bislang seien zwar nur 350 LNG-Schiffe weltweit bestellt, doch Nürnberg erwartet, dass die Vorbereitung vieler Frachterneubauten auf LNG bei einer ausreichenden Infrastruktur zu einer Umstellung führen werde.

Mitarbeiterstamm
um ein Prozent gestiegen

Die immer noch gute Auftragslage hat im vergangenen Jahr zu einer einprozentigen Aufstockung des Mitarbeiterstamms in der Branche auf 67.000 Angestellte geführt. Die deutschen Firmen können am Markt immer noch mit guten Service-Angeboten und Verfügbarkeitszusagen punkten. Zudem werde gerade in den Offshore-Bereichen nach Möglichkeiten zu weiteren Kos-



Alexander Nürnberg,
Vorsitzender VDMA



Martin Johannsmann,
VDMA-Vorstand

tensenkungen gesucht. Hier stehen deutsche Firmen mit ihrer Innovationskraft hervor.

Im vergangenen Jahr stiegen die Auftragseingänge noch um 4,3

Prozent. In diesem Jahr dürfte der Einbruch beim Schiffbau auch bei den Zulieferern zu einer Konsolidierung führen.

Text: Matthias Soyka

DIE FAMILIE WÄCHST WEITER !



Seit Anfang 2015 haben wir insgesamt 30 neue, eigene LKW der Schadstoffklasse EURO 6 auf die Straßen gebracht. Damit disponieren wir nun mehr als 100 Fahrzeuge am Standort Hamburg.

Wir sind europaweit tätig und bedienen jeden Hafen, der gewünscht wird. Mit eigenen Niederlassungen in Deutschland, Dänemark und Schweden sind wir ihr Partner. Für weitere Informationen folgen sie uns auf Facebook (ANCOTRANS GmbH) oder besuchen sie unsere Internetseite www.ancotrans.de



Butt hält ewig

Der Ex-HSV-Torwart vertreibt im elterlichen Betrieb extrem robuste Verladerampen



Foto: www.schoening-foto-design.de

Ein Großteil der auf Wunsch auch extra breiten Rampen wird zur Autoverladung verwendet

Wenn Fußball-Profis mit dem aktiven Sport aufhören, fallen sie meist erst einmal in ein berufliches Loch. Manch einer versucht sich als „Experte“ in den Medien, andere sehen sich plötzlich als Sportmanager. Der Ex-HSV-Torwart Jörg Butt liebäugelte für einen Moment mit einem leitenden Vereinsjob, als er vor drei Jahren 38-jährig beim FC Bayern München seine Karriere beendete. Schließlich hatte er während seiner aktiven Fußballerzeit bereits ein Betriebswirtschaftsstudium abgeschlossen. Doch das erbarmungslose Profigeschäft erschien ihm auf Dauer nicht das Richtige, und so entschloss er sich, etwas Solides zu tun. Heute baut er den Vertrieb des elterlichen Betriebs in Süddeutschland auf. Denn die BUTT GmbH aus Großenkneten (50 km südwestlich von Bremen) ist Marktführer im Bereich von mobilen Verladerampen.

Während der Rekord-Torwart-Torschütze der Bundesliga (26 Elfmeter-Tore) von der bayrischen Landeshauptstadt aus operiert, leitet in der Zentrale sein eineinhalb Jahre jüngerer Bruder Henning die Geschäfte. 80 Mitarbeiter schweißen hier Rampen und in Kombination Sektionale- und Rolltore aller Art zusammen. Von der einfachsten Mobilrampe mit sieben Tonnen Tragkraft und mittig montierter Radachse bis hin zu schweren Bühnen mit 35 Tonnen Belastbarkeit und elektro-hydraulischer Hebevorrichtung. Die Basis-Verladerampen beginnen preislich im unteren fünfstelligen Bereich, je nach Kundenwunsch und Größe kann eine der Sonder-



Jörg Butt im Dress des FC Bayern

anfertigungen aber auch einmal bis zu 200.000 Euro kosten.

Auch wenn in den acht Hallen Eisenträger am Fließband abgescrägt, zusammenschweißt und lackiert werden, ist kaum eine Rampe wie die andere. „Wir richten uns da ganz nach unseren Kunden,“ umschreibt es Henning Butt. Stets suche man den Kunden vor Ort auf und checke die Gegebenheiten und Anforderungen. Mal soll die Rampe etwas breiter sein, mal eine Planen-Überdachung haben. „Überall, wo Höhendifferenzen überwunden werden müssen, kommen wir ins Spiel.“

BUTT legt dabei Wert auf Qualität. „Unsere Rampen sind deutlich massiver und damit länger

haltbarer als die der Konkurrenz“, sagt Henning Butt. Da Qualität nun einmal auch ihren Preis habe, sei man zwar „kein billiger Jakob“, dafür gebe man auf die Produkte aber auch eine Gewährleistung von fünf Jahren. Und dabei übernimmt BUTT sämtliche Gewerke: Von der Planung über den Bau bis hin zum Transport und auch den Einbau. Dazu verfügt das Unternehmen über eigene Tieflader und Monteure. „Wir wollen nicht auf andere angewiesen sein“, erklärt Butt. „Wenn extern etwas nicht klappt, ist das für uns nicht nachvollziehbar. Mit eigenen Mitarbeitern stimmt die Liefertreue einfach!“ Hilfreich ist dabei die Erfahrung von 40 Jahren im Bereich der Verladetechnik.

Pralle Auftragsbücher und großer Kundenstamm

500 Rampen produziert das Unternehmen jährlich, und der Umsatz hat sich in den vergangenen zehn Jahren verfünffacht. Die Auftragsbücher sind prall gefüllt, so dass Butt bereits über die nächste Betriebserweiterung nachdenkt. Gute 10.000 Quadratmeter sollen es sein. Platz für eine weitere Halle, in der die Lackiererei einen abgeschlossenen Bereich bekommen soll. Dann könnten die Lieferzeiten von zehn bis zwölf Wochen gesenkt und weitere Mitarbeiter eingestellt werden.



Eine der Standardrampen



Alles Maßarbeit: Bruder Henning Butt in einer der acht Werkshallen

Die BUTT GmbH erfreut sich dabei einer breiten Kundenstruktur. Bau-, Automobil- und chemische Industrie zählen ebenso wie Hafengebiete und Speditionen dazu. Bei Neubauten komme BUTT immer dann zum Zuge, wenn Architekt und Bauherr eng kooperieren, da diese besonderen Wert auf die Funktionalität und Dauerhaftigkeit legen.

Der Kundenstamm geht mittlerweile weit über Deutschland hinaus. Gleich nach der Wiedervereinigung eröffnete man eine Niederlassung nahe Berlin, wo heute neun Mitarbeiter tätig sind. Die Rampen werden aber nicht

nur nach Osten sondern auch nach Übersee exportiert. In Deutschland kommt neben dem eigentlichen Bau der mobilen Anlagen noch deren jährliche Wartung hinzu. „Service nimmt bei uns einen breiten Stellenwert ein“, so Butt. Mit der süddeutschen Außenstelle des Bruders gewinnt nun auch der dortige Markt an Schwung. Die guten Verbindungen seines Bruders in Süddeutschland öffnete viele Tore, meint Henning Butt doppeldeutig. Es entbehre nicht einer gewissen Ironie, dass ein ehemaliger Torwart nun seine eigenen Tore verkaufe.

Text: Matthias Soyka



Der neue Job am Schreibtisch



Schwere Scherenhebebühne

Augen vor Dienstwagenfahrten

Die Prüfungspflichten bei der Überlassung von Fahrzeugen werden oft vergessen



Egal welchen Dienstwagen der Fahrer lenkt, seine Fahrerlaubnis sollte regelmäßig überprüft werden

Immer mehr Arbeitsverträge regeln auch die Überlassung von Dienstwagen oder verweisen auf separate Kfz-Überlassungsverträge. Aus diesen Verträgen ergeben sich dann mehr oder weniger umfangreich geregelte Rechte und Pflichten für den dienstwagenberechtigten Arbeitnehmer. Gegen eine solche Praxis ist rechtlich nichts einzuwenden. Allerdings übersehen viele Arbeitgeber die Regeln des § 21 des StVG.

Dort heißt es in Absatz 1 Nr. 2: „Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer als Halter eines Kraftfahrzeuges anordnet oder zulässt, dass jemand das Fahrzeug führt, der die dazu erforderliche Fahrerlaubnis nicht hat oder dem das Führen des Fahrzeuges nach § 44 des Strafgesetzbuches oder nach § 25 dieses Gesetzes verboten ist.“

Aus dieser Regelung ergibt sich ein erhebliches Haftungspotential für den Arbeitgeber als Halter des dem Arbeitnehmer zur Verfügung gestellten Dienstwagens. Denn danach ist es

Sache des Arbeitgebers als Halter des Fahrzeuges, eine Überprüfung der Fahrerlaubnis des Arbeitnehmers vorzunehmen, wenn das Dienstfahrzeug an diesen überlassen wird.

Beachtet der Arbeitgeber diese Regelung nicht, kann dies erhebliche strafrechtliche Folgen für den Arbeitgeber haben. Zur Vermeidung einer Strafbarkeit sollten Firmen, wenn möglich,

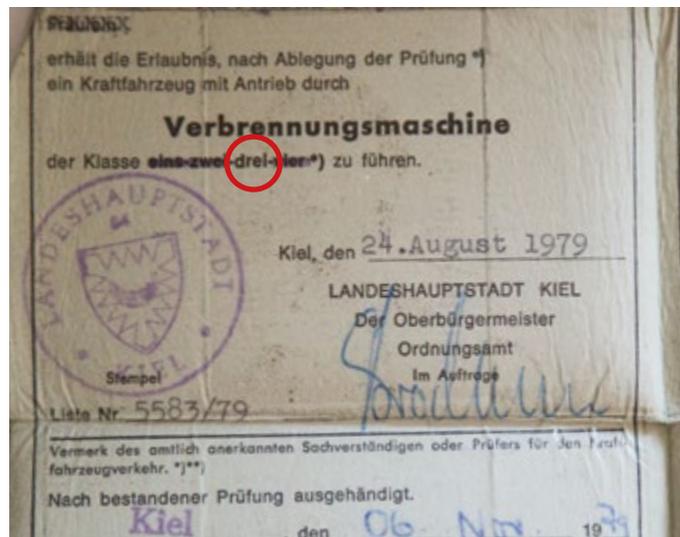
verschiedene Kriterien einhalten.

1. Den Original-Führerschein prüfen

Nach ständiger Rechtsprechung muss der Arbeitgeber die Überprüfung der Fahrerlaubnis durch Vorlage des Originals des Führerscheins durch den Arbeitnehmer vornehmen. Eine vom Arbeitnehmer vorgelegte Kopie des Führerscheins ist nicht ausreichend.

2. Jedesmal Kopie machen und abheften

Das sollte mindestens zwei- bis dreimal



Wichtiges Detail im Führerschein: Fahrzeugklasse

im Jahr erfolgen. Zur Dokumentation und Entlastung in einem etwaigen Ermittlungsverfahren gegen den Arbeitgeber, sollte der Arbeitgeber den Führerschein des Arbeitnehmers bei jeder Kontrolle kopieren und die Kopie mit dem aktuellen Datum der Überprüfung und dem Namen der Person, die Einsicht in das Original des Führscheins genommen hat, zur Personalakte des Arbeitnehmers nehmen.

3. Liegen Einschränkungen vor?

Der Arbeitnehmer hat sich nicht nur von der Echtheit des Original-Führerscheins zu überzeugen. Er hat in diesem Zusammenhang auch zu beachten, ob vielleicht Einschränkungen hinsichtlich des Umfangs der erteilten Fahrerlaubnis vorliegen. So befinden sich in vielen Führerscheinen Hinweise, dass der Lenker des Fahrzeuges nur Fahrzeuge mit Automatikgetriebe fahren darf. Auch dies muss arbeitgeberseitig beachtet werden. Fährt ein mit Zusatzvermerk „gilt nur für Automatikgetriebe“ legitimierter Arbeitnehmer unberechtigt ein manuell geschaltetes Fahrzeug, ist der Tatbestand des

§ 21 Abs. 1 S. 2 StVG ebenfalls erfüllt.

4. Muss der Fahrer eine Brille tragen?

Vermerke hinsichtlich einer eventuellen Verpflichtung zum Tragen einer Brille müssen ebenfalls ernst genommen werden. Ein arbeitgeberseitiger Verstoß gegen eine solche Pflicht zur Überprüfung wirkt sich allerdings nur als Ordnungswidrigkeit aus.

5. Fahrerlaubnisklasse gegenchecken

Im Rahmen der Einsichtnahme in den Führerschein ist ferner festzustellen, ob der Arbeitnehmer über die erforderliche Fahrerlaubnisklasse verfügt. Im Laufe der Zeit ist die Aufteilung der Fahrzeugklassen verändert worden, so dass es teilweise bereits schwierig sein kann, die erforderliche Fahrerlaubnisklasse zu ermitteln. Die gilt insbesondere bei der Überlassung von Fahrzeugen mit Anhängern im gewerblichen Bereich.

Regelmäßige Prüfung dokumentieren

Gleiches gilt bei einer Überlassung von

Fahrzeugen im gewerblichen Bereich, etwa für Fahrten zur Baustellen oder bei sonstigen betrieblich veranlassten Fahrten mit Fahrzeugen des Arbeitgebers. Unterlässt ein Arbeitgeber diese Kontrollen oder werden durchgeführte Kontrollen nicht beweisbar dokumentiert, können dem Arbeitgeber erhebliche Strafen drohen. In jedem Fall sollte in Kfz-Überlassungsverträgen die Verpflichtung des Arbeitnehmers vereinbart werden, den Arbeitgeber im Falle



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

eines Führerscheinverlustes bzw. -entzugs unverzüglich zu unterrichten.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lagerhaltung & Lohnbearbeitung von Rohstoffen



- Lagern
- Kommissionieren
- Ab-/Umfüllen
- Silo-LKW-Beladen
- Container Be- und Entladen
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Verpacken



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg

Tel. 0 40 - 78 04 74 -0
Fax 0 40 - 78 04 74 -11

info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

Burger auf Türkisch

Im „Peacetanbul“ ist alles ein wenig anders

Okay, wenn es um Burger geht, haben ja normalerweise Fastfoodketten mit schottischen oder königlich-amerikanischen Namen die Nase vorn. Wer aber einmal Hackfleisch im Brotfladen ganz anders essen will, sollte es einmal gegenüber der Hamburger Messe (Eingang Süd) mit dem „Peacetanbul“ versuchen. Allein der Name ist schon etwas sonderbar, lässt er doch vermuten, dass es sich bei dem Betreiber um einen osteuropäischen Anhänger der Friedensbewegung handeln könnte.



Eingang hinter Markise



Ein bisschen Frieden

Dieser Eindruck verstärkt sich zunehmend, denn über dem Eingang ist in goldenen Letter das Wort „Shalömchen“ zu lesen, die Verniedlichung des hebräischen Wortes für Frieden. Irgendwie passt das Ganze natürlich zu dem Karolinenviertel, das sich rückwärtig zu der Lokalität eröffnet und eines der Zentren des alternativen hanseatischen Lebens darstellt.

Und auch im Inneren ist so manches anders: Die Wände sind mit farbenfrohen Mosaiken versehen, in denen sich wiederholt das Peace-Zeichen wieder-



Mächtiger Hackburger in Pita-Fladen

findet. Davor sind gelbe Ledersitzreihen, weiße Holztische und einfache Holzbänke. Doch um dort hin zu kommen, müssen wir erst einmal den Seiteneingang nehmen. Die Bedienung hatte den Hauptschlüssel vergessen. So ist das nun einmal im „Peacetanbul“. Die Cola (aus der Flasche mit Strohalm) reicht sie dann auch wenig später kurzerhand aus dem Fenster, denn wir haben uns vor dem Lokal an einen der zahlreichen Tische im Freien gesetzt.

Doch kommen wir zum Wesentlichen: Mittags gibt es eine reich-

haltige Karte, in der kein Gericht teurer als elf Euro ist. Die Burger liegen um die fünf Euro und lassen sich für drei weitere Euro mit handgemachten Pommes frites und Salat aufmotzen. Dann hat man freilich eine mehr als üppige Portion, denn die Burger, wahlweise vegetarisch in Form von Zucchini-Karottenpuffern, Grill- oder Ziegenkäse oder mit Hacksteak bzw. Hähnchenbrust oder Lammwürsten, kommen in mächtigen Pitafladen daher. Selbstredend schmecken sie gänzlich anders als bei den eingangs erwähnten Fast-



Hacksteak mit Fritten



Farbenfroher Innenraum

foodketten, was aber bei Leibe kein Nachteil ist. Natürlich gibt es auch Salate, Tapas oder die Burgerauflagen ohne die Brotzugabe. Zaziki wird überall dazu gereicht. Das Essen war auf jeden Fall ziemlich lecker.

Text: Nils Knüppel

Peacetanbul

Karolinenstr. 14+15
20357 Hamburg
Tel. 0178 56 27 317

Öffnungszeiten:

Di. – Do. 12 – 24 Uhr
Fr. 12 Uhr – open end
Sa. 13 Uhr – open end
So. 13 – 23 Uhr
Mo. Ruhetag

Bewegung in Reinform

Abschied von Paul Walker in „Fast & Furious 7“



Fotos: Universal Pictures

Abheben zum erfolgreichsten Film der Reihe: Die Grenzen der Physik werden gerne außer Kraft gesetzt

Von diesem Film dürften Sie auch dann gehört haben, wenn Sie sich nicht für das Action-Genre interessieren: Wegen des plötzlichen Unfalltodes des Hauptdarstellers Paul Walker wurden die Dreharbeiten für „Furious 7“ für längere Zeit medienwirksam unterbrochen. Trotz der Schwierigkeit, dass nicht alle Szenen des Verstorbenen gedreht worden waren, gelang es dem Team um Regisseur James Wan herum, den später erfolgreichsten Film der Serie fertig zu stellen. Walkers Brüder als Doubles und viel Tricktechnik machten es möglich, und auch wenn man die Trickserei hier und da sehen kann, verblüfft das Ergebnis dann doch...

Wir erinnern uns: In Teil 6 wurde Schurke Owen Shaw auf der wahrscheinlich längsten Flugzeug-Startbahn der Welt gestellt und ins Koma befördert. Das kann sein Bruder (Jason Statham) natürlich nicht so stehen lassen und schwört Rache an Dominic Toretto's (Vin Diesel) Team. Der Erste, den es bereits erwischt hat, ist Han. Um mit dem halbirren Shaw-Bruder abzurechnen, muss sich Toretto auf einen schmutzigen Deal mit der Regierung in Gestalt des mysteriösen Mr. Nobody (Kurt Russell) einlassen...

Die Reihe ist ein Phä-

nomen. Gestartet ist sie im Jahr 2001 als eigentlich unterdurchschnittlicher Actioner, der zwei eher laue Fortsetzungen nach sich zog. Aber mit dem vierten Teil wurde die Reihe neu ausgerichtet, was mit dem fünften Film zur Perfektion gebracht wurde: Die Akzentuierung wurde weg von illegalen Straßenrennen hin zu atemberaubenden Überfällen verschoben, wobei der Zuschauer immer auf Seiten der Räuber ist. Das und die starke Betonung traditioneller Werte wie der Familie geben der Filmserie eine warmherzige Erdung.

Dass die Geschichten nichts mit Logik und die Stunts nichts mit physikalischen Gesetzen am Hut haben, ist dabei geschenkt: Hier geht es um Bewegung in Reinform. Und um die komischen Kabbeleien der dysfunktionalen Crew, die hier auf die Spitze getrieben werden. Der Lohn: 1,5 Milliarden Dollar Einspiel und ein vorderer Platz auf der Liste der erfolgreichsten Filme, nicht zuletzt wegen des melancholischen Abschieds von Paul Walker am Ende. Aber der nächste Teil kommt. Bestimmt.

Text: Dr. Martin Soyka



In memoriam Paul Walker



Hier hat's gerumst



Ab 13. August im Handel

RENDSBURG PORT GmbH:



Der Zusammenschluss der gleichberechtigten Partner AHLMANN-ZERSSEN GmbH + Co KG und der Brunsbüttel Ports GmbH hat seine Geschäftsführung erweitert. Neben Brunsbüttel-Ports-Chef Frank Schnabel ist seit 1. Juli nun auch Holger Trost (Foto) als Vertreter von AHLMANN-ZERSSEN neuer Geschäftsführer.

EUROGATE GmbH & Co. KGaA, KG:

Die EUROGATE-Gruppe hat mit Oliver Bergk einen neuen Vertriebsmitarbeiter für die intermodalen Transportlösungen gewinnen können. Nach seiner



Ausbildung zum Speditionskaufmann bei HVG Globus mbH sammelte Bergk über 23 Jahre Erfahrungen in der Logistikbranche und beschäftigte sich davon 16 Jahre bei APL Logistics und APL Co. intensiv mit intermodalen Logistikkonzepten für Großkunden in Deutschland und Zentraleuropa.

Röhlig Logistics GmbH & Co KG:



Christian Böttcher ist neuer Managing Director für das Deutschlandgeschäft des Bremer Logistikonzerns. Er folgt auf Jens Opara, der das Unternehmen aus persönlichen Grün-

den verlassen hat. Böttcher ist seit langem in der Seefracht und im Business Development internationaler Logistikunternehmen tätig. Zuletzt leitete der gebürtige Hamburger die globale Seefracht bei der UTi Worldwide Group in Long Beach, Kalifornien.

DSV Solutions GmbH:



Nach sechs Jahren tritt Harald Scheff von seiner Funktion als Geschäftsführer der DSV Solutions GmbH Deutschland zurück und verlässt auf eigenen Wunsch das Unternehmen. Sein Nachfolger wird Bart Peeters (Foto). Der 49-jährige Niederländer studierte Logistik und Wirtschaft in Rotterdam und begann seine Karriere 1990 bei Frans Maas.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Minsbekkehe 14
22399 Hamburg
Telefon +49.40.360 984 80
Fax +49.40.37 50 26 03
E-Mail
info@norddeutschesmedien-
kontor.de

Medienberatung:

Telefon +49.40.260.984 79
E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.360 984 79

Redaktion:

Matthias Soyka (V.i.S.d.P.)
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
Dr. Martin Soyka

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:
8. September 2015



HPA baggert Zufahrten zu Terminals aus

Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) hat damit begonnen, Elbsedimente aus den Zufahrtswegen der Containerterminals zu baggern und in die Nordsee zur Tonne E3 zu bringen. Zuvor hatten sich Hafenbetriebe massiv darüber beklagt, dass die HPA ihre Baggerungen an den Liegebecken der Terminals selbst stark zurückgefahren hatte. Bis zu drei Meter weniger Tiefgangs soll es dort geben. Für jeden in die Nordsee verklappten Kubikmeter Baggergut zahlt die HPA zwei Euro in eine noch zu gründende Stiftung zum Schutz des Wattenmeeres in Schleswig-Holstein ein.

Dialogforum Tideelbe legt Ergebnisse vor

Hamburg – Das Dialogforum Tideelbe, dem 40 Vertreter aus Verwaltung, Kommunen, Umwelt, Wirtschaft, Gewerkschaft, Fischerei, Wasser- und Bodenverbänden sowie der Berufs- und Freizeitschiffahrt angehören, hat sich auf seiner Abschlussitzung für Maßnahmen zur nachhaltigen Reduzierung der Unterhaltungsbaggermengen und zur weiteren Schadstoffsanierung der Elbe ausgesprochen. Hierzu müsse die Strömungs- und Sedimentationsdynamik in der Tideelbe positiv beeinflusst werden. Diskutiert wurden u.a. die Schaffung von Flutraum, die Aktivierung und Wiederanbindung von Nebelben und Nebenflüssen. Das Forum empfiehlt außerdem, das Sedimentmanagement noch flexibler zu gestalten, um bes-

ser auf wechselnde ökologische und hydrologische Rahmenbedingungen wie die Oberwassersituation reagieren zu können.

Neue Öl-Löschanlage im Elbehafen



Brunsbüttel – Nach der Inbetriebnahme des zweiten Öl-Löschars ist die Umrüstung der neuen Öl-Löschanlage für den Rohölumschlag der Raffinerie Heide im Elbehafen Brunsbüttel abgeschlossen. Für die Erneuerung und Optimierung der Anlage investierte Brunsbüttel Ports insgesamt rund 1,2 Millionen Euro. Der Hafenbetreiber nutzt bereits seit verganginem Jahr erfolgreich den ersten der beiden neuen Ölverladearme. Parallel dazu wurde nun der zweite Arm demontiert und durch sein Nachfolgemodell ersetzt. herangezogen. Bislang wurden in Brunsbüttel mehr als 144 Millionen Tonnen Rohöl gelöscht.

CML erstellt Studie über LNG-Potentiale

Brunsbüttel – Das schleswig-holsteinische Wirtschaftsministerium, die egeb Wirtschaftsförderung und Brunsbüttel Ports haben gemeinsam das Fraunhofer CML in Hamburg in Kooperation mit der ILF Business Consult GmbH aus München beauftragt, die Po-

tentiale für ein LNG-Terminal in Brunsbüttel zu untersuchen. Ergebnisse werden im Herbst erwartet. Geklärt werden soll u.a. die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine geeignete LNG-Infrastruktur etabliert und entwickelt werden kann. In dieser Fragestellung sollten nicht nur die naheliegenden LNG-Absatzmärkte begutachtet werden, sondern insbesondere Märkte mit LNG-Nutzungspotentialen, die noch entwickelt werden müssen.

Hafen Lüneburg investiert in Ausbau



Lüneburg – Die Hafen Lüneburg GmbH investiert bis 2016 rund 2,4 Millionen Euro in die Sanierung des Hafens am Elbe-Seitenkanal. Vor allem die teils 40 Jahre alten Bahnholzschwelben sollen ausgetauscht werden. Danach sollen wieder zwei Gleise am östlichen Hafenbecken für 400-Meter-Züge, zwei Gleise am westlichen Hafenbecken für 750-Meter-Züge und eine Vorstaugruppe nutzbar sein, so dass die Umschlagsaktivitäten und Zugstellungen entzerrt werden. Zielsetzung ist es, dass mindestens drei Ganzzüge gleichzeitig die Anlage nutzen können. Darüber hinaus wird an der Goseburg die Eisenbahnbrücke in der Vrestorfer Heide über die Ilmenau grundsaniert.



Internationale Spedition & Lagerei
International forwarding & warehousing

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



Transporte / *Transport*

- Straße / *Road* •
- Luftfracht / *Airfreight* •
- Schiene / *Rail* •
- Seefracht / *Seafreight* •

Fahrten / *Tours*

- Nahverkehr / *Local traffic* •
- Fernverkehr / *Long distance traffic* •

Service / *Services*

- Lagerhaltung / *Storekeeping* •
- Kommissionierung / *Picking* •
- Zollabfertigung / *Customs clearance* •

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