

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Zepeline statt Elbvertiefung?

US-Patent lässt aufhorchen – Bundesverwaltungsgericht weist weitere Klagen ab



Fotomontage: SLH

Noch eine Vision: Heliumballons könnten Großschiffen bei Tiefgangbeschränkungen helfen

Es war nur eine Randbemerkung der neuen HHLA-Chefin Angela Titzrath. Sie könne sich in Zukunft vorstellen, dass übergroße Schiffe bei Tiefgangbeschränkungen durch mit Helium gefüllte Ballons oder Zepeline angehoben werden könnten. Erste dies bezügliche Patente gebe es bereits in den USA. Dessen ungeachtet sei die Fahrrinnenanpassung weiter lebenswichtig.

Und hier haben der Bund und die Stadt Hamburg einen Etappensieg erreicht. Das Bundesverwaltungsgericht wies die Klagen der Stadt Cuxhaven und der Gemeinde Otterndorf sowie einiger Elbfischer gegen die Fahrrinnenan-

passung ab. Die Kommunen hätten nur eingeschränkt schutzwürdige Belange, die ohnehin schon vorbelastet seien. Bei einem eventuellen Verlust von Fanggründen sehen die Planfeststellungsbeschlüsse Entschädigungszahlungen vor.

Im Vorwege der Verhandlung hatten die Umweltverbände noch hastig versucht, weitere Kritikpunkte einzubringen, etwa dass die Computer, mit denen der Tidehub der Elbe berechnet worden sei, verwaltet seien. **Seite 6, 8 und 10**

Leinenzwang

Die deutschen Hafenkaptäne haben ein Vertäu-Programm entwickelt. *S.6*

Auftritt

Die neue HHLA-Chefin Angela Titzrath sprach erstmals im Hamburger Hafen-Klub. *S.14*

Berechnung

411 Millionen Euro wurden durch die Kreuzschifffahrt in Hamburg 2011 umgesetzt. *S.16*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA
EXPRESS



1 312141 556148



Liebe Leserinnen und Leser,

das Tauziehen um die Fahrri-
nenanpassung der Elbe nimmt
immer skurrilere Formen an.
Während die Leipziger Ver-
waltungsrichter weitere Klagen
abwiesen, versuchten die
Umweltverbände, mit neuen,
kruden Theorien bei Hambur-
ger Bürgerschaftsabgeordneten
Fürsprecher zu gewinnen. Die-
se sollten öffentlich fordern,
dass für die Berechnung des
Tidehubs modernere Computer
herangezogen werden müssten.
Die Abgeordneten hatten Mühe,
die Fassung zu bewahren, kom-
plimentierten die Herren wieder
zur Tür hinaus.

Das Verhalten der Umweltver-
bände erinnert an ein trotziges
Kind, das nicht das bekommen
hat, was es will. Mit verantwor-
tungsbewusstem Handeln für die
Umwelt hat dies nur noch we-
nig zu tun. Die Umweltschutz-
organisationen diskreditieren
sich letztlich damit nur selbst.
Sie laufen Gefahr, das sie zu-
mindest in Norddeutschland
niemand mehr ernst nimmt.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



10



12



14

Hafenkapitäne an der Leine	4
Umschlag in Seehäfen stagniert	6
NABU bleibt stur bei Elbvertiefung	8
ZDS mahnt Politik ab	10
Vertrauen zu HPA gestört	12
Wie viel Hafen braucht die Stadt?	14

Wirtschaft



16

Kreuzfahrten boomen weiter	16
----------------------------	----

Recht & Geld

EU-Entsenderrichtlinie	18
------------------------	----

Essen



20

La Bruschetta	20
---------------	----

DVD



21

Baby Driver	21
-------------	----

Personal

Veränderungen in Firmen	22
-------------------------	----

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land	23
------------------------------	----

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir heben jede noch so schwere Ware!

TCO Transcargo GmbH

Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg

Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg

Tel: (+)49 40 75 24 76 0 www.tco-transcargo.de

Leinenzwang für Seeschiffe

Reißfestigkeit der Tampen war ein Hauptthema einer Arbeitstagung der Hafenkaptäne

Einmal im Jahr treffen sich die 22 Mitglieder des Verbands der deutschen Hafenkaptäne zu einer zweitägigen Tagung, um all das zu besprechen, was für die Sicherheit der deutschen See- und Binnenhäfen wichtig ist. Von Emden bis Wolgast, von Duisburg bis Flensburg waren die Verantwortlichen für die Funktionalität und Sicherheit des Hafenvverkehrs nach Hamburg gekommen, um ihre Erfahrungen auszutauschen. Ein wichtiges Thema war die Reißfestigkeit von Schiffstauen.

Im Mai 2015 hatten sich während eines Sturms im Hamburger Hafen gleich mehrere Großschiffe losgerissen und gedroht, miteinander zu kollidieren. Daraufhin hatte sich Hamburgs Hafenkaptän Jörg Pollmann auf Ursachenforschung begeben und zusammen mit der HPA und einer australischen Firma ein dynamisches Vertäuprogramm entwickelt. Dabei wird nicht nur die Stärke der Tauen berechnet, sondern auch die Anzahl, mit der die Schiffe fest gemacht werden.

Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch sprach von einem „dramatischen Anstieg der Schiffsgrößen in den letzten fünf Jahren“, dem Rechnung getragen werden müsse. Die Frage sei auch, ob die Anzahl und Stärke der Poller in den großen Häfen ausreiche, zumal die größten Schiffe mittlerweile mit mindestens zehn anstatt acht Tampen an der Kaikante befestigt werden.

Bei LNG ist Rostock weiter als Hamburg

Ein weiteres Thema der Tagung war die Luftreinhalte. Ziel sei es laut Horch, künftig im Hamburger Hafen alle Schiffe während ihrer Liegezeit flächendeckend mit Energie aus Landstrom, Methanol, LNG-Bargen

und -Power Pacs zu versorgen. Allerdings sind andere Häfen wie Rostock dort schon ein Stück weiter, wie Gisbert Ruhnke, Vorsitzender des Verbands, bestätigte. Man habe ein fertiges Konzept, das eine seeseitige Versorgung vorsieht, sobald die Kundschaft dies verlange. Das Gas werde aus Klaipeda bezogen. Mit einer ständigen Versorgung rechnet er ab 2019. Derzeit seien im Bedarfsfall auch LNG-Lastzüge im Einsatz. Ruhnke gab zu Bedenken, dass der Druck in der Ostsee seit der Einführung der Seca-Zonen ohnehin schon deutlich nachgelassen habe. „Die Seeschiffe, die mit Marinediesel fahren, sind schon jetzt sauberer als Lkws.“ Dagegen verfügt Hamburg noch über kleine LNG-Versorgungsboote. Und das, obwohl die Großreederei CMA CGM angekündigt hat, ihre neusten 22.000-TEU-Schiffe mit LNG betreiben zu wollen.

EEG-Umlage für Landstrom „völlig deplatziert“

Horch betonte in diesem Zusammenhang, dass die EEG-Umlage für Landstrom „völlig deplatziert“ sei. Er habe bei der Suche nach alternativen Versorgungsmöglichkeiten jedoch immer

wieder mit behördlichen oder gesetzlichen Hindernissen zu kämpfen. Die LNG-Power Pacs, die von Becker Marine Systems entwickelt wurden, seien eine hoch interessante Alternative. Die Minikraftwerke sind in Containern untergebracht und können zur Versorgung eines Schiffs einfach an Bord gehoben werden. „Dann fallen sie nicht unter die EEG-Umlage“, erklärte Horch. Damit wäre ein wirtschaftlicher Anreiz für die Reeder geschaffen. Allerdings haben andere Stellen Befürchtungen bezüglich der Sicherheit, die noch nicht ausgeräumt seien. Es fehle weiterhin an klaren, überall geltenden Richtlinien, bemängelten alle Beteiligten.

Auch große Häfen lernen von den Kleinen

Das Beispiel Rostock zeige, so Pollmann, dass nicht immer nur die großen Häfen den Kleinen vormachten, wie die Entwicklung ablaufe. Auch umgekehrt könnten größere Häfen von den Kleineren lernen. Gemeinsam gehe man auch stets die Beseitigung von Havarieschäden an. Die Hafenkaptäne gaben zu, dass es entlang der deutschen Küste eigentlich nur wenig geeignetes Bergungsgerät gebe,



Frank Horch,
Wirtschaftssenator Hamburg



Jörg Pollmann,
Hafenkapitän Hamburg



Gisbert Ruhnke,
Hafenkapitän Rostock

falls es zu einem schweren Unfall käme. Jedoch gebe es sehr viele Szenarien, auf die man unmöglich komplett vorbereitet sein könne. Mit Pontons, Schwimmkränen und Schlep-

pern sowie etlichen Spezialschiffen habe man ein Grundequipment, mit dem man sehen müsse, welches im Ernstfall am besten zum Tragen komme. Jedoch sei es letztlich die Ree-

derei, die die Bergung finanzieren müsse und somit das Sagen habe. Zusätzliches Gerät sei willkommen, werde aber vom Verband nicht explizit gefordert.

Text: Matthias Soyka



Ich stehe für mehr als 50 Jahre Aktivitäten in der Logistikbranche

1. Führung der Spedition Hermann H. Heik GmbH & Co. KG, gegründet 1873.
2. AXEL HEIK Logistikkimmobilien, Verkauf und Vermietung von Logistikkimmobilien.
3. Freiflächenvermietung bei den Elbbrücken.

Gerne berate ich Sie bei Ihren Fragen und freue mich über Ihren Anruf.

Ihr direkter Ansprechpartner

Herr Axel Heik

Mobilnummer: +49 172 40 333 11
 Telefonnummer: +49 40 789 16-211
 E-Mail: heik@heik.de
 Website: www.heik.de



700.000 TEU mehr wären möglich

HHM beziffert Folgen der nicht umgesetzten Fahrrinnenanpassung der Elbe



Foto: HHLA/Arbeits R&Z/ke

Die größten Containerschiffe könnten mit bis zu 1.700 TEU mehr die Hamburger Terminals erreichen

Die deutschen Seehäfen müssen vor allem im Containerverkehr auf breiter Front den Verlust von Marktanteilen gegenüber der europäischen Konkurrenz hinnehmen. Dies sei, so der Vorstand des Hafen Hamburg Marketings (HHM), Axel Mattern, vor allem auf fehlende Infrastrukturmaßnahmen wie die Vertiefungen von Elbe, Außenweser und Ems zurückzuführen. In Hamburg stieg der Containerumschlag zwar leicht um 0,4 Prozent auf 6,75 Millionen TEU, in den Bremischen Häfen sank er jedoch um 0,8 Prozent auf 4,16 Millionen TEU und in Wilhelmshaven gar um 5,6 Prozent auf 388.000. Dem gegenüber legten Rotterdam um rund zehn Prozent auf 10,2 Millionen TEU und Antwerpen um gut zweieinhalb Prozent auf 7,8 Millionen TEU zu.

Während Rotterdam nun rund ein Drittel des gesamten Containerumschlags der Nordrange abfertigt, ist es in Antwerpen ein gutes Viertel. Hamburg stagniert bei 22,2 Prozent, Bremerhaven bei 13,7 Prozent, Wilhelmshaven bei knapp 1,3 Prozent. Erstmals bezifferte Mattern auch, wie sehr sich die fehlende Fahrrinnenanpassung der Elbe beim Umschlag ausgewirkt hat. Rund 700.000 TEU hätte Hamburg mehr umschlagen können, habe das HHM nach Gesprächen vor allem mit Verladern aus der chemischen Industrie hochgerechnet. Dennoch, so bezifferte der HHM-Vorstand Ingo

Egloff den Anteil Hamburgs am gesamten deutschen Außenhandel auf gut acht Prozent. Rund die Hälfte des seeseitigen deutschen Umschlags erfolgt in der Hansestadt.

Steuervorteile in Rotterdam und Antwerpen

Als weitere Gründe für das positive Abschneiden Rotterdams nannte das HHM einerseits die Reedereibeteiligungen an den dortigen Anlagen und andererseits die in Belgien und den Niederlanden geltenden Einfuhrumsatzsteuererhebungen, die sich eine verein-

fachte Regelung der EU zu eigen machten und den Reedern Zinsvorteile ermöglichten. In Hamburg muss die Einfuhrumsatzsteuer (immerhin 11 Milliarden Euro pro Jahr, in Bremen sind es 2 Milliarden Euro) sofort entrichtet und später mit der Umsatzsteuererklärung verrechnet werden, während in Rotterdam und Antwerpen die Abgabe erst beim Eintritt in den Verkauf gezahlt werden muss. Dies sei nicht nur erheblich einfacher, sondern bedeute auch einen erheblichen Zinsvorteil. Im Gesamtumschlag musste Hamburg nicht zuletzt deshalb auch einen leichten Rückgang von 0,5 Pro-

zent um 600.000 Tonnen auf 104,3 Millionen Tonnen hinnehmen.

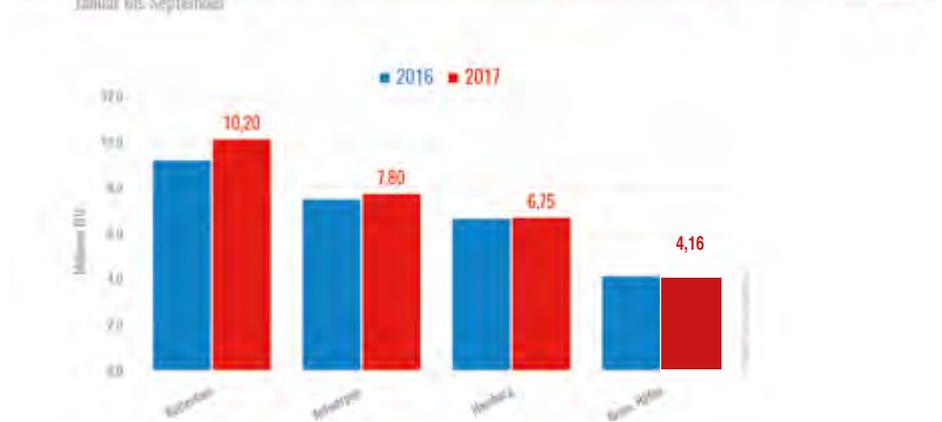
Während der Umschlag also insgesamt stagnierte, gab es im Hamburger Hafen dagegen erhebliche Verschiebungen. Einerseits legte der Containerumschlag bei der HHLA um 11,3 Prozent auf 5,2 Millionen TEU zu, andererseits musste EUROGATE einen Verlust von über einem Viertel auf 1,35 Millionen TEU hinnehmen. Dies ist erneut mit den Verschiebungen durch die Neuausrichtung der Großallianzen unter den Reedern zu erklären. Bei zwei der drei großen Fernostdienste war die Mehrheit der beteiligten Reedereien alte HHLA-Kunden und zog so andere Reedereien mit zur HHLA.

Rückläufig sei abermals auch der nicht-containerisierte Umschlag gewesen, betonte Mattern. Ursache hierfür sei vor allem die marode Infrastruktur in Deutschland. Aufgrund von abgelasteten Brücken und zu engen Kurvenradien müssten die meisten Schwertransporte mittlerweile Umwege von dem Vierfachen der sonst üblichen Fahrstrecke hinnehmen. Zudem dauerten die Genehmigungsverfahren aufgrund von Personalknappheit bei den Behörden übermäßig lange. Ein Problem, was sich auch beim Zoll abermals negativ bemerkbar gemacht habe.

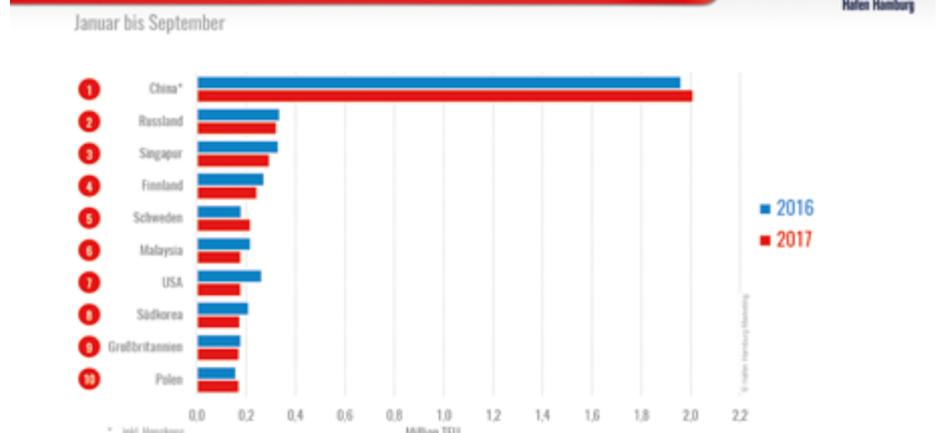
Eine positive Entwicklung konnte das HHM immerhin verkünden. Der Handel mit Kanada dürfte sich dem vorläufig in Kraft getretenen Freihandelsabkommen CETA deutlich beleben. Der Containerumschlag legte bereits um über 20 Prozent auf 144.000 TEU zu, Platz 13 der Handelspartner Hamburgs.

Text: Matthias Soyka

Containerumschlag in den Häfen der Nordrange



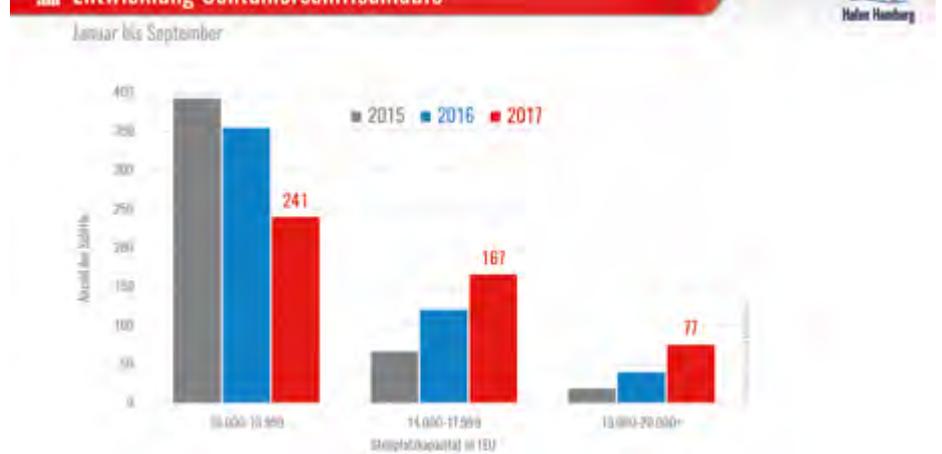
Top 10 Handelspartner im seeseitigen Containerverkehr



Starke Zuwächse bei weiteren Handelspartnern



Entwicklung Containerschiffsanläufe



Elbvertiefung ist Umweltschutz

Bei einer Diskussionsrunde der EBC-Hochschule erhielt der NABU mächtig Kontra

Unmittelbar vor dem Anhörungstermin zum zweiten Klageverfahren gegen die Fahrrinnenanpassung der Elbe, das die Stadt Cuxhaven und die Gemeinde Otterndorf sowie einige Krabbenfischer angestrengt hatten, hatten die Kläger aus dem ersten Verfahren, die Naturschutzbünde NABU, BUND und WWF versucht, die Front der Elbvertiefungsbefürworter aufzubrechen. Es wurde das recht absurde Argument vorgebracht, dass die Computer, mit denen das Bundesamt für Wasserbau seine Modelle zur Veränderung des Tideverlauf berechnet hatte, mittlerweile veraltet seien und somit auch die Modelle. Neuere, Genauere müssten her, um Schlimmeres zu verhindern.

Die Argumentation an sich ist schon grotesk genug, wie der neue FDP-Fraktionsvorsitzende in der Hamburger Bürgerschaft, Rüdiger Kruse bei einer Diskussionsrunde in der EBC-Hochschule (Euro-Business-College) feststellte. Dies sei eine astreine Verzögerungstaktik: Erst das Verfahren mit mittlerweile rundweg vom Gericht abgelehnten Einwänden in die Länge ziehen und dann sich hinstellen und behaupten, die zu Grunde liegenden Berechnungen seien jetzt veraltet. So könne man jedes Verfahren bis zum „Sankt Nimmerleinstag“ hinausziehen. Die Umweltverbände verstünden sich als zweite Regierung. Der grüne Umweltsenator Jens Kerstan habe unlängst gesagt, die Umweltbehörde sei die eigentliche Wirtschaftsbehörde. Die Umweltverbände hätten das Planungsverfahren systematisch bekriegt und mit Dreck beworfen.

Neue Sandbänke Folge von zu wenig Oberflächenwasser

Der NABU-Hamburg-Chef Alexander Porschke versuchte seine These von der falsch berechneten Tide zu untermauern, indem er auf neue Unterwasserablagerungen in der Medemrinne hinwies, die sich erst während des Verfahrens gebildet hätten. Dieser Teil des



Michael Kruse,
FDP-Fraktionschef

Elbgrunds vor Cuxhaven soll eigentlich vertieft und als eine Art Sedimentfang dienen. Nun hätten sich links und rechts der Ablagerungen Rinnen gebildet. Zudem habe sich seit 2011 der Tidehub der Elbe bereits um 14 Zentimeter erhöht – ein klares Zeichen, dass der Strom eine weitere Elbvertiefung nicht aushalten werde. Dem hielt abermals Kruse entgegen, dass die letzte Fahrrinnenanpassung aus dem Jahrtausendwechsel stamme und in dem darauffolgenden Jahrzehnt der Strom nicht angefasst worden sei. Vielmehr rühre der erhöhte Tidehub durch die witterungsbedingte Verringerung



Alexander Porschke,
NABU-Vorsitzender

des Oberflächenwassers der Elbe in diesem Zeitraum her.

Als Porschke abermals nicht klein bei geben wollte, sprang aus dem Auditorium der Geschäftsführer des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Norman Zurke auf, und hielt Porschke den Wortlaut des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vor, das allein diesem Punkt über 70 Seiten gewidmet und jeden Einwand der klagenden Verbände als unbegründet abgeschmettert hatte. „Viel deutlicher geht es nicht“, sagte Zurke. Da räumte Porschke ein, dass die Neuberechnung keinen Einfluss mehr auf das Gerichts-



Ralf Niedmers,
Hafenpolitischer Sprecher der CDU



Gunther Bonz,
Präsident UVHH



Joachim Seeler,
Hafenpolitischer Sprecher der SPD

verfahren haben werde. Aber die Stadt Hamburg müsse doch auf die gravierenden Auswirkungen vorbereitet sein.

Joachim Seeler, hafenpolitischer Sprecher der SPD-Fraktion, schlug in die gleiche Kerbe wie Kruse und hielt den Umweltverbänden vor, dass sie auch einmal einsehen müssten, dass die Fahrrinnenanpassung bei allen Eingriffen in die Natur auch aktiver Umweltschutz sei, da durch sie die Verlagerung des Transports von Containern vom Wasserweg auf die Straße verhindert werde. Das Seeschiff sei die ökologischste Form, Waren zu transportieren. In den letzten Jahren habe bei den Reedern ein Transformationsprozess eingesetzt. Die maritime Wirtschaft sei heute „extrem ökologisch“ aufgestellt. Hierzu ergänzte Gunther Bonz, Präsident des UVHH, dass beim Transport auf dem Seeschiff nur ein Hundertstel der Menge an CO₂ ausgestoßen werde wie beim Transport per Lkw. Die Umweltverbände seien hier mit ihrer ablehnenden Haltung drauf und dran, einen „historischen Fehler“ zu begehen.

Porschke räumte ein, dass auch er sich gewünscht hätte, dass das Leipziger Verfahren längst abgeschlossen sei. „Das wäre sicher auch schon längst der Fall, wenn sich die großen Parteien an Recht und Gesetz gehalten hätten“, sagte er und meinte damit die vom Gericht bemängelte Falschausweisung einer Ausgleichsfläche, die bereits von der Stadt Hamburg für eine andere Umweltmaßnahme herangezogen worden war. Diese „Umetikettierung“ sei „Schummel“ gewesen.

Das versetzte nun die übrigen Diskutanten vollends in Rage. Seeler erklärte, dass das Gericht den Antragstellern der Elbvertiefung, dem Bund und der Stadt Hamburg, in 802 Punkten Recht geben habe, nur drei Unterpunkte seien moniert worden. Gerade in dem von Porschke monierten Punkt habe sich die Rechtsprechung erst im Jahr 2016 geändert. Bonz warf zudem den Grünen Doppelzüngigkeit vor. Nachdem die schweren Herbststürme, die zu umstürzenden Bäumen und damit auch zu er tagelangen Behinderung des

Bahnverkehrs geführt hatten, habe der Grünen-Fraktionschef in der Bürgerschaft Anjes Tjarks erklärt, man müsse entlang der Bahndämme mehr Bäume fällen. Bei der Bahn sei er also für Eingriffe in die Natur zur Verbesserung des Verkehrs, bei den Seeschiffen jedoch nicht. Zudem sei der WWF geradezu verantwortungslos. Das Argument, die Elbvertiefung diene auch der Sicherung von Arbeitsplätzen im Hamburger Hafen, habe eine WWF-Sprecherin mit der Bemerkung weggewischt, dass die Hafendarbeiter ja nach Rotterdam oder Antwerpen umziehen könnten.

Der hafenpolitische Sprecher der CDU, Ralf Niedmers, schlug vor, angesichts der Auswüchse des Elbvertiefungsverfahrens das Verbandsklagerecht zu überdenken und zumindest einzuschränken. Dem hielt Porschke entgegen, dass man nicht einen Starenkasten abschaffen könne, nur weil durch ihn zu viele Autofahrer geblitzt würden. Die Verbandsklage führe zur Aufdeckung von Fehlern und verbessere so letztlich die Planung.

Text: Matthias Soyka

Wir könnten viel mehr

Die durchwachsene Bilanz der deutschen Seehäfen fußt auf Versäumnissen der Politik



Engpass Köhlbrandbrücke – ein Beispiel für zu lange Planungszeiten und Infrastrukturmängel

Die deutsche Wirtschaft boomt. Um zwei Prozent wird das Bruttoinlandsprodukt in diesem Jahr wachsen, im nächsten Jahr sogar um 2,2 Prozent. Doch das schlägt sich in der Hafenvirtschaft nur bedingt nieder. Gut 300 Millionen Tonnen wird sie in diesem Jahr umschlagen und stagniert damit knapp über Vorjahresniveau. „Wir könnten mehr“, sagte der Präsident des Zentralverbands der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS), Frank Dreeke (BLG) bei der Bilanzvorstellung. Denn es gebe eine Reihe von standortpolitischen Problemen.

Da sei zum einen die Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer, die in Deutschland sofort fällig wird, wenn außereuropäische Ware an einem Terminal in Empfang genommen wird. Wochen später, wenn die Ware längst am Zielort verkauft worden ist, kann diese bei der Umsatzsteuererklärung vom Spediteur zurückverlangt werden. Allein in Hamburg sind dies rund 11 Milliarden Euro, auf die die transportierende Wirtschaft vorübergehend verzichten muss. Insgesamt nimmt der Zoll in Deutschland 52 Milliarden Euro auf diese Weise ein. In Belgien und den Niederlanden läuft dies ganz anders. Dort macht man sich eine EU-Bestimmung zu eigen, dass die Steuer erst bei Ver-

kauf der Ware im Land fällig wird. Und dies kann Monate später sein.



Frank Dreeke,
ZDS-Präsident

Für die Importeure bedeutet dies eine beträchtliche Zinersparnis und erheblich weniger Geld, das bewegt werden muss. Allein schon aus diesem Grund hätten die deutschen Seehäfen weiter Marktanteile an Antwerpen und Rotterdam verloren. Der Bund müsse sich endlich bewegen und die Erhebung an die Finanzämter der Länder abtreten.

Zu lange Planungszeiten gefährden Wettbewerb

Hinzu kämen lange Planungszeiten bei Suprastrukturmaßnahmen wie den Fahrinnenanpassungen der Seehafenzufahrten an Nord- und Ostsee und die langen Bearbeitungszeiten beim Zoll, die beide auf

zu geringe personelle Ausstattung der Behörden zurückzuführen seien, klagte Dreeke. Aus dem gleichen Grund habe die Genehmigungszeit für Schwertransporte mittlerweile unerträgliche Dimensionen angenommen. Zudem erschwerten Engpässe in der Infrastruktur wie zu enge Kurvenradien, zu tiefe oder abgelastete Brücken und Baustellen die Erreichbarkeit der Seehäfen.

Ein weiteres Ärgernis ist die nur in Deutschland erhobene EEG-Umlage auf Landstrom. Diese verdoppelt die Kosten für Reeder, sauberen Strom aus der Steckdose zu beziehen, anstatt die bordeigenen Hilfsdiesel anzuwerfen. Diese kosten meist nur rund acht Cent pro Kilowattstunde. Allein die EEG-Umlage betrug 2017 satte 6,88 Cent. Für ein einziges RoRo-Schiff, das zwischen Kiel und Oslo verkehrt, muss ein Reeder so 344.000 Euro im Jahr ausgeben. Die Bemühungen zur Reinhaltung der Luft in deutschen Häfen würden so konterkariert, so Dreeke weiter.

US-Politik und Brexit weitere Problemfelder

Dennoch blickt der ZDS verhalten positiv in die Zukunft. Immerhin wachse die Weltwirtschaft in diesem Jahr um 3,6 Prozent, im nächsten Jahr vermutlich um 3,7 Prozent. Dem stünden jedoch politische Unsicherheiten wie die unklare Handelspolitik der USA und der nahende Brexit gegenüber. Dieser werde wohl zu komplizierteren Zollverfahren führen, die mehr Flächen an den Terminals benötigen. Zudem könnte die britische Regierung vorteilhafte Gesetze für britische Häfen verabschieden, die den heimischen Wettbewerb verbessern und zu einer Ungleichbehandlung der deutschen Seehäfen gegenüber

Die 15 größten deutschen Seehäfen

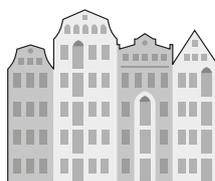
	Güterumschlag 2016 (in Tonnen)	Veränderung (in Prozent)
Hamburg	120.319	+0,1
Bremen/Bremerhaven	64.468	+3,2
Rostock	20.959	+3,1
Wilhelmshaven	20.181	-13
Lübeck	15.510	-4,9
Brunsbüttel	8.847	+6,9
Brake	6.324	-3,7
Stade Bützfleth	5.625	+2,8
Puttgarden	5.209	+10,1
Kiel	4.263	+10,8
Emden	4.249	+1,8
Wismar	3.243	-12,4
Cuxhaven	2.685	+6,2
Nordenham	1.827	-11,3
Sassnitz	1.339	+23,1

Quelle: Statistisches Bundesamt

den britischen Häfen führen könnten. Wie wichtig die deutschen Seehäfen sind, machen diese Zahlen deutlich: An 22 Standorten entlang der Küste werden jährlich rund 120.000 Schiffe abgefertigt – zwei Drittel des seewärtigen deutschen Außenhandels (der Rest läuft über

die westlichen ARA-Häfen). Dabei werden 3,5 Millionen Pkw, 15 Millionen Container, 24 Millionen Tonnen an Getreide, Ölsaaten und Futtermitteln sowie 35 Millionen Tonnen an Kohle, Erdgas und Erdöl ungeschlagen.

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

Das Vertrauen ist gestört

Der Unternehmensverband Hafen Hamburg rechnet mit der Hafenpolitik ab

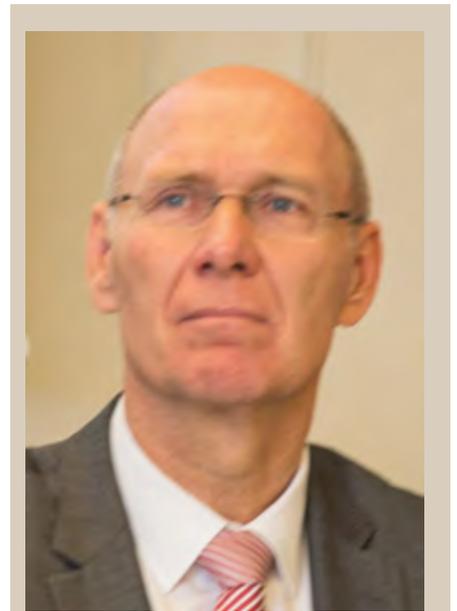
Der Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) hat in selten da gewesener Weise mit der Hamburger Hafenpolitik abgerechnet. Das Vertrauen sei massiv gestört, sagte dessen Präsident Gunther Bonz bei der Mitgliederversammlung. Auslöser ist ein Versuch der Hamburg Port Authority, das seit Jahrzehnten gängige Verfahren bei der Weitervermietung von Hafenumflächen auszuhöhlen, um so deutlich höhere Mieten zu erzielen. Da die HPA aber schon jetzt bei der Vermietung schwarze Zahlen schreiben, bedeute dies letztlich, dass die Hafenumunternehmen zur Finanzierung von öffentlicher Infrastruktur erhalten sollten. Und dazu sei sie nicht bereit.



Rainer Fabian,
UVHH-Vizepräsident



Gunther Bonz,
UVHH-Präsident



Heinz Brandt,
UVHH-Vizepräsident

In die gleiche Richtung habe das Ergebnis des Markterkundungsverfahrens für Steinwerder Süd gezielt. Dort hatte ein chinesisches Unternehmen den ersten Preis erhalten, weil es bereit war, auch die Infrastruktur zu finanzieren. Dies sei eine Ungleichbehandlung gegenüber den hiesigen Hafenumunternehmen. Die Kehrtwende der HPA sei laut Bonz durch einen Aufsichtsratsbeschluss im Jahr 2013 eingeleitet worden. Seitdem habe die HPA klamm heimlich Verhandlungen mit diesem Ziel weitergeführt. Der UVHH habe nun immerhin durchsetzen können, dass Altverträge nicht von dieser geän-

derten Vorgehensweise betroffen sind. Bei Neuverträgen sei dies jedoch etwas ganz anderes.

Bis zu 20 Prozent Mieterhöhungen möglich

„Mieterhöhungen von 20 Prozent und mehr könnten möglich sein“, so Bonz. Dabei verlange die HPA schon die höchsten Mieten der gesamten Nordrange. Dort gebe es keinen einzigen Hafen, der die Finanzierung von Infrastruktur seinen Kunden abverlange. Letztlich versuche die HPA, Teile des Port Package der EU umzusetzen, das Deutschland jahrelang erbittert

bekämpft hatte und in Brüssel nun endlich vom Tisch ist.

Auch sonst ließ Bonz kaum ein gutes Haar an der Hafenverwaltung. Die Wasserwege seien weiterhin nicht voll befahrbar, weil sie die Sedimente aus einigen Zuwegungen immer noch nicht restlos entfernt habe. Dem HANSAPORT, der per Gerichtsbeschluss die Baggerarbeiten gegenüber der HPA erzwungen hatte, habe die Hafenverwaltung sogar den Mietvertrag kündigen wollen. Auch bei dem Anfang August abgeschlossenen Letter of Intent mit der Stadt zur Sicherung der Hafenumflächen auf dem Kleinen Grasbrook sei noch nichts weiter

geschehen. Darin wurde den bestehenden Hafenfirmlen eine Bestandsgarantie eingeräumt. Der auslaufende Mietvertrag mit Unikai sei indes immer noch nicht verlängert worden. UVHH-Vizepräsident Heinz Brandt sagte dazu, dass der UVHH hier kein anderes rechtliches Instrument als die Absichtserklärung des Senats habe. Man hoffe auf die Redlichkeit des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz (SPD).

Unverständnis habe nach Bonz' Worten auch die Kündigung des Hafentahnhofvertrages mit DAKOSY durch die HPA ausgelöst. In dem international als vorbildlich angesehenen Softwareverbund sind alle wichtigen Hafentriebe, Speditionen, der Zoll und weitere Dienstleister vernetzt.

Aus einem ganzen Bündel von Forderungen, die der UVHH präsentierte, stechen neben der raschen Umsetzung der Fahrinnenanpas-

sung der Elbe – möglichst noch ab Ende nächsten Jahres – auch die Schaffung eines Rechtsrahmens für den Umgang mit Flüssiggas (LNG) und eine Zentralstelle für die Genehmigung von Schwertransporten in Deutschland hervor. Bonz sagte hierzu, dass ein Verladender, der einen Schwertransport von Würzburg nach Hamburg schicken will, bei insgesamt 37 Behörden Genehmigungen einholen müsse. Und dies mit vier Wochen Vorlauf. Rainer Fabian, ebenfalls Vizepräsident des UVHH, bestätigte, dass deshalb schon viel Projektladung an Antwerpen verloren gegangen sei, da die Schwerlast über Frankreich ausweichen würden. Dort gebe es eine zentrale Genehmigungsstelle.

Ein weiteres Ärgernis der Hafentriebe ist die sofortige Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer im Hafen. In anderen europäischen

Ländern werde diese erst beim Eintreffen am Zielort vom Empfänger verlangt. So aber hätten die Speditionen erheblich höhere Zwischenfinanzierungskosten, die oft mit Bankbürgschaften abgedeckt werden müssten, sagte Bonz. Da zudem nun auch der Zoll aufgrund personeller Unterbesetzung bis zu sieben Tage für die Abfertigung brauche, seien bereits etliche Kunden massiv verärgert. Eine Umfrage des Außenhandelsverbands habe ergeben, dass 37 Prozent der Mitgliedsfirmen eine Abwanderung in andere Häfen erwägen.

Immerhin könne Hamburg mit seiner Zuverlässigkeit punkten. Seit über 30 Jahren habe es hier keine Streiks mehr gegeben. Ein Umstand, der den Industrielieferer SKF bewogen hat, Göteborg zu verlassen und seine Ladung künftig über die Hansestadt zu verschicken.

Text: Matthias Soyka



Ihre Experten vor Ort für

- Lagerschutz
- Transportschutz
- UV-Schutz
- Gerüstummantelung



F.A. Kruse jun. Energy
Services + Logistics GmbH
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel
Tel. 04852/8350-0 • Fax 04852/8350-237
www.kruse-unternehmensgruppe.de
info@kruse-unternehmensgruppe.de

Wie viel Hafen braucht die Stadt?

HHLA-Chefin Angela Titzrath trat vorm Hafen-Klub erstmals öffentlich auf



Selbst Kreuzfahrtgiganten wie die „Queen Mary 2“ drehen mal vor der Elbphilharmonie eine Ehrenrunde

Der erste öffentliche Auftritt der neuen HHLA-Chefin Angela Titzrath abseits der Aktionärs-Hauptversammlung führte die Top-Managerin in den alt-ehrwürdigen Hafen-Klub, wo sie vor rund 100 Gästen der maritimen Wirtschaft ihre Vorstellungen über Hamburgs größten Hafenbetrieb ausbreitete. Gleichzeitig gab die gebürtige Essenerin eine Liebeserklärung an die Hansestadt ab.

„Hamburg kann verführerisch sein, aber auch eine launige Diva“, sagte sie und blickte die Elbe hinunter auf die Elbphilharmonie. Diese sei für sie ein Symbol dafür, dass der Wohlstand Hamburgs von der Leistungsfähigkeit seines Hafens herrühre. Gleichzeitig sei das Konzerthaus auch ein Stück HHLA, denn sie throne ja auf dem alten Kaispeicher A der HHLA. „Dennoch“, witzelte sie, „hat sich die Bauzeit der Elphi nicht an der Amtszeit meines Vorgängers orientiert.“ Klaus-Dieter Peters hatte 13 Jahre an der Spitze des Konzerns gestanden.

Mit Blick auf die öffentlichen Diskussionen in der Hansestadt sagte Titzrath, dass manche

Hamburger meinten, das „Tor zur Welt“ solle nicht zu weit geöffnet werden. Der Erste Bürgermeister Olaf Scholz habe dem unlängst mit Blick auf die Hamburger Verfassung entgegengehalten, die Elbmetropole sei eine Welt-Hafenstadt. Titzrath selbst wandelte dies ab und erklärte: „Der Hafen verbindet die Welt mit der Stadt.“ Er sei ein Jobmotor und das Aushängeschild der Stadt in der Welt.

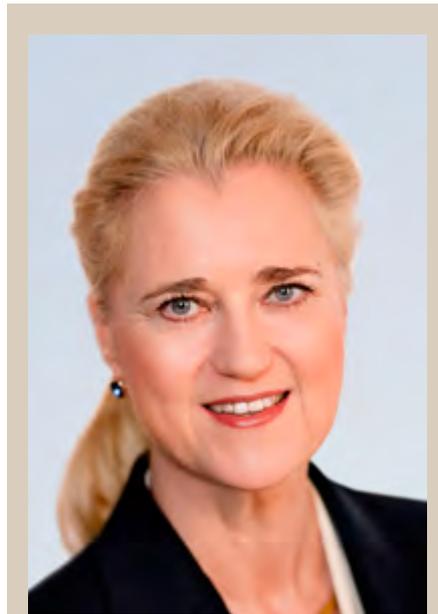
Zu den Launen der Hanseaten gehöre auch deren Umweltbewusstsein. Dies sei zwar wichtig. Schließlich habe auch die HHLA durch die Umstellung ihrer Terminalfahrzeuge von Diesel- auf Elektroantrieb seit 2008 über 27

Prozent des CO₂-Ausstoßes reduziert, womit sie nicht zuletzt einem Anliegen ihrer Kunden gefolgt sei. Jedoch dürfe ein achtsamer Umgang mit der Umwelt nicht zu einem Wettbewerbsnachteil werden. Natürlich sei die Fahrrinnenanpassung der Elbe für die HHLA von existenzieller Bedeutung. Als im Februar dieses Jahres unmittelbar nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts für einige Stunden die Falschmeldung verbreitet worden war, das Gericht habe den Klägern Recht gegeben, sei die HHLA-Aktie innerhalb weniger Minuten um über zehn Prozent abgestürzt. Die Hamburger müssten sich fragen, wie viel Hafen braucht die Stadt noch? Titzrath zitierte

die Präsidentin des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrografie, Monika Breuch-Moritz, die ihrer Meinung nach sehr richtig gesagt hat: „Ein Fahrwasser, in dem so viele Schiffe verkehren, ist kein natürliches Gewässer mehr.“ Umweltschutz müsse man sich auch leisten können, ergänzte Titzrath. Voraussetzung dafür sei eine erfolgreiche Wirtschaft.

Vieles geht in Hamburg zu langsam

Nicht nur bei der Elbvertiefung gehe vieles zu langsam in Hamburg. Auch bei der Erneuerung der Köhlbrandbrücke, meinte Titzrath. Diese ist mittlerweile nun einmal für die größten Containerschiffe der Welt zu niedrig. So kann das modernste Terminal der Welt nicht mehr erreicht werden. „Aber außer Absichtserklä-



Angela Titzrath,
Vorstandsvorsitzende HHLA

rungen passiert nichts“, monierte sie. Schifffahrt komme nicht von Schiffen, sondern von Ladung. Und die Ladung suche sich ihren Weg. Dabei sei der Hafen von nationaler Bedeutung. „Hamburg ist

der Haus- und Hoflieferant von München.“

Der Hauptkunde des Hamburger Hafens allerdings, China, sei gerade dabei, für 1,1 Milliarden Dollar bessere Verbindungen zwischen dem Reich der Mitte und Europa zu schaffen: Bahnverbindungen auf einer neuen Seidenstraße oder Exporte über Mittelmeerhäfen wie Piräus. „Wir können Transportströme nicht bestimmen. Wir müssen sie verstehen und unsere Angebote machen.“ Angesichts einer Prognose der Vereinten Nationen könnte der Umschlag bis 2022 um 3,2 Prozent pro Jahr anwachsen. Langfristig sei sogar eine Verfünfachung des Containerumschlags möglich. Angesichts dieser Prognose könnte sich die HHLA als „digitaler Hub der maritimen Seidenstraße“ positionieren.

Text: Matthias Soyka

EUROPEAN CONTAINERTRUCKING



Containertrucking quer durch Europa ist unser Geschäft.

Wir bedienen täglich alle Häfen der Nordrange und auf Wunsch auch alle anderen europäischen Seehäfen. Grenzüberschreitender Fernverkehr ist für uns genauso selbstverständlich wie Gestellungen im erweiterten Nahverkehr oder große Mengen auf innerdeutschen Strecken.

In Hamburg und zusammen mit unseren Kollegen in Aarhus, Kopenhagen und Göteborg finden wir für jede Herausforderung eine Lösung, und das schnell, zuverlässig und natürlich zu einem marktgerechten Preis.

Mehr Infos auf www.ancotrans.de - Fordern Sie uns heraus.



Schöne Bilder, wenig Wert

Die Kreuzschifffahrt boomt in Hamburg weiterhin, bringt aber nicht viel ein



Foto: Red Roses Communications

Kreuzfahrtschiffe bieten immer wieder tolle Bildmotive wie hier bei den Cruise Days

Das Cruise Gate Hamburg (CGH), die Vermarktungsorganisation für Kreuzfahrten in der Hansestadt, eilt von Rekord zu Rekord. Nach 810.000 Passagieren (+ 12,7 Prozent) und 197 Schiffsanläufen (+15,9 Prozent) in diesem Jahr soll 2018 mit 880.000 Passagieren und 220 Anläufen eine weitere Bestmarke erzielt werden, verkündete CGH-Chefin Sacha Rougier. Die schmucken Ozeanriesen seien längst zu touristischen Events aufgestiegen und lieferten begehrte Postkartenbilder en masse. Erstmals hat das CGH auch die Bruttowertschöpfung der Branche für Hamburg berechnet und kam zu einem eher bescheidenen Ergebnis.

411 Millionen Euro wurden im Jahr 2014 (das sind die neuesten Zahlen) in die Kassen der Hanseaten gespült. Die Berechnung setzt sich aus erbrachten Dienstleistungen, Einnahmen von Unternehmen sowie den Ausgaben von Passagieren und Tagesgästen, die die Kreuzfahrtschiffe nur bestaunen wollen, zusammen. Bei Kreuzfahrtgästen, die nur über einen Tag die Stadt besichtigen, wurde ein Durchschnittswert von 190 Euro an Ausgaben zu Grunde gelegt, bei Übernachtungsgästen, die vor Abfahrt oder nach der Rückkehr noch die Stadt besichtigen wollen, 600 Euro. Der Anteil der Transitgäste liegt jedoch nur

bei fünf Prozent. Skaliert man die Zahlen hoch, kommt man bei einer durchschnittlichen Steigerung von zehn Prozent pro Jahr auf gut eine halbe Milliarde Euro Wertschöpfung in 2017.

Nur zwei Prozent an der
Gesamtbruttowertschöpfung

Gemessen an der Gesamtbruttowertschöpfung des Hamburger Hafens ist dies jedoch nur ein Bruchteil. Auf 21,8 Milliarden Euro beziffert das Hafen Hamburg Marketing die bundesweite Bruttowertschöpfung, davon entfallen 12,6 Milliarden Euro nur auf Hamburg, der Großteil der

übrigen fast 10 Milliarden Euro wird in Schleswig-Holstein und Niedersachsen erwirtschaftet. Im Vergleich dazu beläuft sich der Anteil der Kreuzschifffahrt nur auf gute zwei Prozent bundesweit, knapp acht Prozent allein auf Hamburg bezogen. Dennoch hat die Hamburg Port Authority einen Großteil ihrer wenigen Mittel in den vergangenen Jahren in den Ausbau der Kreuzschifffahrt gesteckt, während es beim Ausbau der übrigen Hafenwirtschaft, wie etwa im Mittleren Freihafen, stockt.

Die Landstromanlage in Altona etwa zählt dazu. Ein Leuchtturmprojekt, das HPA-Chef Jens



Foto: SLH

HPA-Chef Jens Meier und CGH-Geschäftsführerin Sacha Rougier sind mit der Entwicklung sehr zufrieden

Meier immer wieder bemüht, um die Innovationsfähigkeit Hamburgs zu verbildlichen. In diesem Jahr sei die Anlage nun in den Regelbetrieb gegangen. 285 Megawatt Landstrom sei hier an Bord einiger AIDA-Schiffe geleitet worden. Dadurch wurden rund 200 Tonnen CO₂ eingespart, denn die Anlage werde mit Ökostrom betrieben, versichert er. Dass dies so nicht ganz richtig ist, ergibt sich aus dem Umstand, dass die Altonaer Anlage am normalen Stromnetz hängt, das wie in ganz Deutschland aus einem Mix aus Öko-, Kohle-, Gas- und Atomstrom besteht. Dennoch frohlockte Meier, dass durch die weit über 10 Millionen Euro teure Anlage immerhin umgerechnet 75.000 Liter Benzin gespart wurde.

Dennoch wurden etwa 30 Prozent aller Kreuzfahrtschiffe im Hamburger Hafen mit alternativer Energie versorgt. Dazu zählt

auch Flüssiggas (LNG). Mit der AIDAnova werde im kommenden Jahr das erste rein mit LNG betriebene Kreuzfahrtschiff Hamburg anlaufen. Insgesamt verursachten die Kreuzfahrtschiffe nur 2,5 Prozent der Emissionen. Da sie nur rund zwei Prozent der Seeschiffanläufe ausmachen (zudem fahren noch über 10.000 Binnenschiffe jährlich den Hafen an), ist dies auch keine Überraschung.

Vier von fünf Gästen kommen aus Deutschland

Rougier analysierte auch die Zusammensetzung der Kreuzfahrtgäste nach ihrer Herkunft. 80 Prozent kommen demnach aus Deutschland. Die Fahrtrouten, die über oder von Hamburg aus angelaufen werden, sind die Ostsee (32 Prozent), Nordwest-Europa (22 Prozent), norwegische

Fjörde (18 Prozent), Arktik und Island (18 Prozent) sowie die Britischen Inseln (zehn Prozent). Dabei habe sich Hamburg nun auch als Ganzjahreshafen etabliert. Selbst im November und Dezember sei eine Reihe von Anläufen für das kommende Jahr avisiert. Immerhin zehn Schiffe laufen dabei erstmals die Hansestadt an: Die Asuka 2, AIDAPERLA, AIDAnova, Mein Schiff 1, MSC Meraviglia, Navigator of the Seas, Seabourn Ovation, Viking Sun und Viking Sky.

Der touristische Wert der Kreuzfahrtschiffe werde dabei laut Rougier nicht nur durch weitere spektakuläre Schiffstaufer und Auslaufparaden gesteigert, sondern auch durch die Tatsache, dass die Reedereien ihre Schiffe zunehmend als Veranstaltungsflächen mit Eventformaten an Bord im Hamburger Hafen anbieten.

Text: Matthias Soyka

Bulgarische Verträge für Deutsche

Die verschärfte EU-Entsender-Richtlinie bringt jede Menge Chaos

In der EU sind Arbeitnehmer wie Unternehmen frei, ihre Dienstleistungen überall auf dem Europäischen Binnenmarkt anzubieten oder Aufträge anzunehmen. Das nutzen vor allem Baufirmen aus Osteuropa und schicken ihre Mitarbeiter nach Frankreich und Deutschland, wo Löhne und Arbeitskosten generell höher sind. Weil innerhalb der EU verschiedene Regelungen für Urlaubsansprüche und Arbeitszeiten gelten, braucht es Vorschriften für Arbeitnehmer, die in einem anderen EU-Land arbeiten. Hier greift die sogenannte Arbeitnehmer-Entsenderichtlinie aus dem Jahr 1996, die klärt, welche Bedingungen aus dem Einsatzland einzuhalten sind. Die gerade beschlossene neue EU-Entsenderichtlinie soll jetzt dafür sorgen, dass Arbeiter im europäischen Ausland noch fairer entlohnt werden. An die Konsequenzen hat Brüssel dabei anscheinend nicht gedacht.

Das deutsche Entsendegesetz, das die EU-Entsenderichtlinie in deutsches Recht umsetzt, gibt es ebenfalls seit 1996. Es legte zunächst nur für die Baubranche fest, dass alle Arbeiter auf deutschen Baustellen wenigstens den deutschen Mindestlohn bekommen müssen, egal, aus welchem Land sie stammen. Aber auch der gesetzliche Urlaubsanspruch und Regelungen über die zulässige Höchstarbeitszeit sollten für alle gleich sein. Das Gesetz wurde im Jahr 2009 grundlegend reformiert und um sechs Branchen erweitert und gilt seither z.B. auch für Gebäudereiniger und Pflegedienste, Schlachthöfe und Erntehelfer, aber auch im Bergbau, in der Abfallwirtschaft und für Brief- sowie Sicherheitsdienstleistungen.

Alle Tarifleistungen auch für Ausländer

Um noch mehr Lohngerechtigkeit zu schaffen, haben sich die Arbeits- und Sozialminister der EU im Oktober 2017 auf eine Verschärfung dieser Entsenderichtlinie geeinigt. Künftig sollen ausländische Arbeitnehmer

genauso entlohnt werden wie Einheimische, also gemäß Tarif mit allen Zusatzleistungen wie z.B. Weihnachts-, Urlaubs- oder Schlechtwettergeld. Außerdem werden die Einsätze erstmals befristet und dürfen in der Regel nicht länger als ein Jahr dauern. Nur mit einem Sonderantrag ist eine Verlängerung auf 18 Monate möglich. Das soll die Konkurrenz zwischen entsandten und heimischen Arbeitnehmern entschärfen.

Alles viel bürokratischer und komplizierter

Für Arbeitgeber in den betroffenen Branchen wird die neue Richtlinie alles noch viel bürokratischer und komplizierter machen, als es die Einhaltung der bereits bestehenden Entsenderegelungen schon lange fordert. Denn künftig muss der deutsche Auftraggeber kontrollieren, ob die Mitarbeiter seiner ausländischen Subunternehmer dem deutschen Tarifvertrag entsprechend bezahlt werden, z.B. ob sie Weihnachts- und Schlechtwettergeld bekommen und alle Prämien, die ein deutscher Bau-

arbeiter auch bekommen würde. Dazu muss er jeden ausländischen Arbeitnehmer richtig eingruppieren, also feststellen, in welche Tarifgruppe beispielsweise ein bulgarischer Bauarbeiter überhaupt fällt, der eine völlig andere Ausbildung hat als ein Deutscher und auch ganz andere Tätigkeiten verrichtet hat. Wird der Arbeiter in die falsche Tarifklasse eingruppiert und deshalb vom ausländischen Subunternehmer schlechter bezahlt als es rechtens wäre, dann haftet der deutsche Auftraggeber. Das heißt, die Behörden werden ihm dann nicht nur vorwerfen, zu wenig Lohn gezahlt zu haben, sondern auch, zu wenige Sozialbeiträge abgeführt zu haben. Wobei zu beachten ist, dass die Nichtabführung von Sozialversicherungsbeiträgen gemäß § 266a des Strafgesetzbuches eine Straftat ist.

Erhebliches Rechtsrisiko für hiesige Unternehmen

Künftig Bauarbeiter aus Polen, Rumänien oder Bulgarien auf deutschen Baustellen oder in Schlachthöfen einzusetzen,

wird daher für den deutschen Auftraggeber zu einem erheblichen Rechtsrisiko. Denn kaum ein ausländisches Unternehmen wird in der Lage sein, den richtigen deutschen Tariflohn für seine entsandten Beschäftigten zu bestimmen. Daran wird auch der Plan der EU nichts ändern, im Zuge der Umsetzung der Entsenderichtlinie ein Internetportal aufzubauen, in dem die jeweiligen Tariflöhne nachgeschaut werden können. Allein im deutschen Metall- und Elektrobereich gibt es derzeit 14 regionale und unzählige firmeninterne Tarifverträge. Die meisten davon sind zudem nicht offen einsehbar, weil sie als Spezialabsprachen der Tarifpartner gelten.

Scheinselbständigkeit Tür und Tor geöffnet

Für Selbständige gilt die Entsenderichtlinie selbstverständlich nicht. Es ist also durchaus vorhersehbar, dass ausländische Arbeitgeber in Zukunft verstärkt vorgeben werden, keine angestellten Mitarbeiter mehr zu beschäftigen, sondern lauter (Schein-)Selbständige. Diese sind dann offiziell als Sub-Sub-Subunternehmer tätig und als Selbständige dürfen sie laut Gesetz ihre Preise selbst bestimmen. Denn für wenig Geld zu arbeiten, ist für Selbständige legal. Hinzu kommt, dass parallel zur Entsenderichtlinie auf EU-Ebene noch eine weitere Regelung in Arbeit ist: Künftig soll es die elektronische Dienstleistungskarte geben, mit der sich Selbständige in ihrem Heimatland anmelden und dann ihre Dienste in ganz Europa an-

bieten können. Damit wird der Markteintritt für (Schein-)Selbständige noch einfacher.

Nach zwölf Monaten gilt das Arbeitsrecht des Gastlandes

Einen völlig anderen Effekt der neuen Entsenderichtlinie haben die EU-Arbeits- und Sozialminister ebenfalls nicht bedacht: Dauert ein Auslandsarbeitsinsatz länger als zwölf Monate, gelten für den entsandten Mitarbeiter automatisch die arbeitsrechtlichen Bestimmungen des Gastlandes. Jeder polnische Bauarbeiter dürfte sich darüber freuen, wenn er tatsächlich in den Genuss käme und so einen Arbeitsvertrag nach deutschem Recht erhielt. Aber ein deutscher Ingenieur wird wohl kaum damit einverstanden sein, wenn ihn sein Unternehmen zum Bau eines Kraftwerks für zwei Jahre nach Bulgarien schickt und ihm mit auf den Weg gibt, dass für ihn dann ab dem zweiten Jahr leider das bulgarische Arbeitsrecht gelte.

Inkrafttreten aber erst in vier Jahren

Die neue Entsenderichtlinie soll in vier Jahren in Kraft treten, sobald das Europäische Parlament die Änderungen verabschiedet hat. Sie muss dann noch vom Bundestag in deutsches Recht umgesetzt werden. Auf die betroffenen Branchen kommt dann einiges zu. Es bleibt nur zu hoffen, dass die Entsenderichtlinie bis dahin noch einmal gründlich überprüft und überarbeitet wird. Sicherlich darf nicht übersehen werden, dass es trotz bestehender Entsenderegulun-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

gen nach wie vor viel Illegalität auf dem Bau oder in der Pflege und anderen betroffenen Branchen gibt. Und gleicher Lohn für gleiche Arbeit sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein. Festzustellen ist aber auch, dass es nach einhelliger Meinung in der betroffenen Verwaltung (Zoll) und unter Juristen im Grunde kein Regelungsdefizit, sondern ein Kontrolldefizit gibt. Dieses wird durch die Verschärfung der Entsenderichtlinie aber nicht beseitigt. Wenn alles so bleibt wie beschlossen, wird es für deutsche Firmen künftig einfacher, einen Mitarbeiter nach Indien oder Chile zu entsenden als nach Frankreich. Von Deutschland ins EU-Ausland ausgesandte Arbeitnehmer werden sich zudem vertraglich zusichern lassen müssen, dass für sie auch bei längerem Auslandseinsatz weiterhin deutsches Arbeitsrecht gilt.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Pizza und Pasta rund um die Uhr

Im „La Bruschetta“ kann man zu jeder Zeit gut und mitunter auch günstig essen



Der etwas tiefer gelegte Eingang in Winterhude



Helle, freundliche Innenräume

Mitten in Winterhude, einem der In-Viertel von Hamburg, liegt in einer leicht tiefer gelegten Lokalität das „La Bruschetta“, das, wie der Name schon vermuten lässt, original italienische Küche feil bietet. Das Besondere an diesem Restaurant ist nicht, dass man hier hin und wieder den ein oder anderen Prominenten trifft, sondern dass man auch nach 14.30 Uhr noch problemlos etwas zu essen bekommt, auch wenn man mal die Mittagszeit verpasst hat. Wobei dies reichlich unklug wäre, denn schon die Mittagskarte enthält einige Leckereien für wenig Geld. Sämtliche Pizzen der Abendkarte beispielsweise kosten dann nur 7,50 Euro.

Aber auch sonst finden wir einige Köstlichkeiten der apulischen Küche, wie Safranrisotto mit Kürbis oder mit Spinat gefüllte Canneloni. Das alles für 11,50 Euro bzw. 8,90 Euro, wobei das Risotto wirklich sensationell schmeckt. Vorneweg wird zudem zweierlei Brot (Baguette und ultra krosses Pizzabrot) zusammen mit ein wenig Pesto gereicht, so dass man die kurze Wartezeit, bis das Essen kommt, gut überstehen kann.

Dabei sollte man durchaus mal einen Blick durch den üppig bestuhlten Gasträum schweifen lassen, der

mit hellem Holz und Stoffstühlen zu gefallen weiß. Im rückwärtigen Bereich gibt es zudem einen kleinen separaten Gasträum für Feiern bis zu 16 Personen.

Das Essen, dies sei hier gleich angemerkt, ist absolut köstlich. Wer abends kommt, muss freilich deutlich tiefer in die Tasche greifen, hat dafür aber auch Zugriff auf Gerichte wie Kürbisravioli in Mandelbutterfond oder Tag-



Tolles Safran-Risotto

liatelle mit Ente, Apfel und Pistazie (je 13,50 Euro), oder Risotto mit Gambas und Zucchini (16,40). Die übrigen Pastagerichte oszillieren zwischen 12,90 und 18,90 Euro, Fisch um die 20 Euro, Fleisch zwischen knapp 20 und 30 Euro.

Ganz unentgeltlich gibt es dazu das abendliche Treiben auf der Straße, das man von fast jedem Platz aus mitverfolgen kann,



Canelloni mit Spinat

wenn der gemeine Hamburger als solches zum Flanieren durch das Viertel aufbricht.

Wer die vielfältige italienische Küche von Sandro Convertino lieber daheim genießen will, kann auch den Catering-Service buchen. Vier Antipasti, vier Pastagerichte und Nachspeise werden für 37 Euro ins Haus geliefert.

Text: Nils Knüppel

La Bruschetta

Dorotheenstraße 35

22301 Hamburg

Tel. 040 27 66 61

www.labruschetta.de

ristorante@labruschetta.de

Öffnungszeiten:

Täglich 11.30 bis 1 Uhr

Bei dem piept's ja!

„Baby Driver“ ist ein Heist-Movie mit wilden Verfolgungsjagden



Ränke im Hintergrund



Abzug vom Banküberfall



Mal wieder auf der Flucht vor der Polizei



Baby leidet an Tinnitus



Debora ist niedlich

Edgar Wright ist ein Regisseur, dessen Namen man sich merken muss. Vor allem seine Cornetto-Trilogie mit Simon Pegg und Nick Frost (Shaun of the Dead, Hot Fuzz, The World's End) sind mit ihrer gelungenen Mischung aus Humor und Blut in guter Erinnerung. Jetzt wendet sich der britische Filmemacher einem anderen Genre zu: dem Heist-Movie (Raubüberfall), gepaart mit wilden Autoverfolgungsjagden. Aber sein „Baby Driver“ hat mit den „Fast and Furious“-Filmen, an die man vielleicht denken mag, nicht viel zu tun. Die Wurzeln sind viel früher zu suchen.

Baby (Ansel Elgort) hat bei einem Autounfall in jungen Jahren nicht nur seine Eltern verloren, sondern auch einen bleibenden Tinnitus (Dauer-Piepton im Ohr) zurückbehalten. Um den zu übertönen, hört er die ganze Zeit Musik. Gleichzeitig ist er zu einem Mozart hinter dem Steuer geworden. Er klaut und fährt Autos wie kein anderer. Das nützt auch Doc (Kevin Spacey), dem Baby seit frühester Jugend etwas schuldig ist und der ihn als Mastermind vieler Raubüberfälle als genialen Fluchtfahrer beschäftigt. Als Baby endlich seine Schulden

abbezahlt hat und sich in die süße Debora (Lily James) verliebt, scheint sich alles zum Guten zu wenden. Aber es kommt, wie es kommen muss: Ein letzter Job ruft...

Der Kunstgriff ist genial: Dadurch, dass Baby die ganze Zeit seine Kopfhörer im Ohr hat, kann die Musik als tragendes Mittel der Erzählung eingesetzt werden. Die Handlung ist teilweise wie in einem Videoclip auf die Musik geschnitten und bildet zusammen mit dem Hintergrund eine Einheit (Tipp: Auf die Plansequenz nach dem Vorspann und den Hintergrund achten, wenn Baby

Kaffee holen geht und „Harlem Shuffle“ hört). Die Überfälle werden nie wirklich gezeigt, es geht nur um das Geschehen auf der Straße. Das Ganze atmet den Geist von Walter Hills Klassiker „Driver“ mit Ryan O’Neill aus dem Jahr 1978, in dem auch keine der Figuren einen richtigen Namen hatte, ein Umstand, mit dem hier in lustiger Weise gespielt wird. Anders als bei den Vin Diesel-Filmen werden die Räuber hier nicht als Helden verklärt. Es ist offensichtlich, dass Baby mit Schwerkriminalen zu tun hat, die auch vor Mord keine Sekunde zurück-

schrecken. Wenn Kugeln auf Körper treffen, wird geblutet und gestorben. Dem steht die berührende Liebesgeschichte um Baby und Debora gegenüber, denen man ein Happy End gönnt. Das Ganze war zu Recht ein großer Erfolg an der Kinokasse.

Text: Martin Soyka



Ab sofort im Verkauf

**CDU-Wirtschaftsrat
Hamburg e.V.:**



Der ehemalige Wirtschaftssenator Gunnar Uldall ist tot. Er verstarb kurz vor seinem 77. Geburtstag an den Folgen eines

Prostata-Krebsleidens. Der gelernte Diplom-Volkswirt war zunächst Unternehmensberater und bis 2001 Partner bei Mummert + Partner. Von 1966 an saß er 17 Jahre in der Hamburgischen Bürgerschaft, ehe er 18 Jahre lang Mitglied des Deutschen Bundestages war. Anschließend bekleidete er fast sieben Jahre im Kabinett Ole von Beusts das Amt des Wirtschaftssenators. Unter seiner Führung wurde die HHLA teilprivatisiert, das Amt für Strom und Hafengebäude in die HPA umgewandelt und die Fahr-

rinnenanpassung der Elbe auf den Weg gebracht. Zuletzt war er ein Jahr lang Vorsitzender des Wirtschaftsrates der CDU und beendete dort interne Zwistigkeiten.

**GEODIS Freight
Forwarding:**



Antje Lochmann (38) hat die Leitung für den Verkauf des Frachtgeschäfts bei der SNCF-Tochter übernommen.

Die gelernte Speditionskauffrau hat nach ihrem Wirtschaftsstudium bereits bei mehreren führenden Transport- und Logistikfirmen gearbeitet und ist seit 2011 bei GEODIS im Unternehmen. Zuletzt war sie für den Field Sales Bereich verantwortlich.

**LOTUS Containers
GmbH:**



Jan Frahnert (Foto oben) ist neuer Managing Director bei dem niedersächsischen Containerverleihspezialisten.



Er ist vor allem für die Digitalisierung und für die Weiterentwicklung der Gesamtorganisation zuständig. Neu im Team sind Dorothea Mielewczyk (Foto Mitte) in der Verkaufsab-



teilung und Lisa Fascher (Foto unten) als Steuer- und Finanzexperten.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

Medienberatung:

Telefon +49.40.26 09 84 79
E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Lehmann Offsetdruck GmbH

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

Jahresabonnement:
Print: 54 Euro
Online-Ausgabe: 12 Euro
Kombi-Paket
(Print + Online): 60 Euro

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2017

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

9. Januar 2018



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

H&R stellt eigenen Wasserstoff her

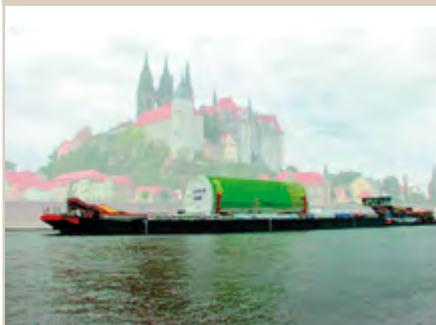


Hamburg – Die H&R GmbH hat auf ihrem Betriebsgelände in Neuhof die weltgrößte regelflexible Elektrolyse-Wasserstoff-Anlage der Welt in Betrieb genommen. Regelflexibel bedeutet, dass die Produktion erst aufgenommen wird, wenn ein Überangebot an Strom wie zum Beispiel durch Windkraftanlagen bei Starkwind im Netz besteht. Deutschlandweit gehen so zwei Prozent der Stromproduktion verloren, in Norddeutschland sogar bis zu 15 Prozent. Die 13 Millionen Euro teure Anlage wird von der EU mit 2,5 Millionen Euro gefördert. Der erzeugte Wasserstoff wird auf dem Gelände zur Verarbeitung von Mineralöl verbraucht. Für Firmenchef Niels H. Hansen (oben, Mitte) ist dies der zweite Schritt hin zur autarken Versorgung seines Unternehmens. 2011 war die 45 Millionen Euro teure Propan-Entasphaltierungsanlage (Bild unten) in Betrieb gegangen, die eine weitere Verarbeitung von Ölresten ermöglicht.

Amazon zieht auf die Peute

Hamburg – Der weltgrößte Online-Händler Amazon hat ein 18.000 Quadratmeter großes Grundstück auf der Peute erhalten. Er will dort ein Verteilzentrum für den Hamburger Großraum mit 220 Mitarbeitern einrichten. Die Suprastruktur wird von dem Logistik-Entwickler Goodman realisiert.

Mehr Schwerlast auf die Binnenwasserwege



Bonn – Auf einer Tagung des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Centers (SPC) wurden drei Punkte zur Förderung des Schwerlastverkehrs auf den Wasserstraßen erarbeitet. Zunächst einmal sollen die deutschlandweiten Schwertransporte erstmals in Gänze statistisch erfasst werden, um Basisdaten zu generieren. Allein die Windbranche wird in diesem Jahr 50.000 Schwertransporte auf den Weg bringen. Zudem sollen Anlagen in Zukunft noch größer und schwerer werden. Als zweiter Punkt soll ein Informationsangebot über Frachtkapazitäten auf Binnenschiffen für Disponenten von Schwertransportspeditionen erarbeitet werden. Und schließlich will man die Kommunikation innerhalb der Branche verstärken.

Neue Helgoland-Fähre im Bau



Flensburg – Die Flensburger Förde Reederei Seetouristik (FRS) lässt bei der australischen Werft AUSTAL einen neuen Hochgeschwindigkeitskatamaran bauen. Der 56 Meter lange Doppelrumpf wird im Frühjahr 2018 geliefert und in der neuen Saison bis zu 692 Passagiere ab den Hamburger Landungsbrücken über Wedel und Cuxhaven nach Helgoland bringen.

VTG steigert erneut den Umsatz

Hamburg – Der Waggonvermieter und Schienenlogistiker VTG AG hat in den ersten drei Quartalen den Umsatz auf eine dreiviertel Milliarde Euro (+ 1,1 Prozent) gesteigert, während der Gewinn leicht auf eine Viertel Milliarde Euro sank (-2 Prozent). Grund hierfür sind Sonderaufwendungen für die Inangsetzung unvermieteter Wagen und die geplante Übernahme der Nacco-Gruppe.

seit 1962
GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Täglich Paletten
europaweit via
Palletways
We Deliver

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

Kiel
Tel: +49 431 248 51 68

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