

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

## Ostseehäfen im Minus

Nur Lübeck legt gegen den Trend beim Gesamtumschlag leicht zu



Foto: LHG

Die Verladung von Windkraftbauteilen war ein lukratives Geschäft für die Lübecker Hafengesellschaft

Die deutschen Ostseehäfen haben recht unterschiedliche Bilanzen vorgelegt. Während in Rostock und Kiel der Gesamtumschlag um 3,8 bzw. 3,5 Prozent zurückging, legte einzig Lübeck um 1,2 Prozent zu. Gleichzeitig bauen alle drei Häfen ihre Anlagen weiter aus. Rostock bereitet sich auf die Vertiefung des Seekanals vor, Kiel errichtet eine Mega-Landstromanlage.

In Lübeck wird zudem der Skandinavienkai erweitert. Dadurch erhält die LHG Spielraum für Neuansiedlungen von Firmen am Nordlandkai, da ein Kunde einen Teil seiner Gesamtladung auf den ausgebauten Skandinavienkai verlagern wird.

Aber auch in Rostock und Kiel ist man zufrieden. Rostock erzielte trotz des Umschlagrückgangs das gleiche Einnahmeergebnis, Kiel immerhin das zweitbeste Ergebnis seiner Geschichte und hofft auf einen neuen Rekord in 2019. **Seite 4 bis 9**

ERFAHRUNG +  
ALGORITHMUS =  
MEHRWERT



FINDE DEINEN TRAUMJOB

[www.birdiematch.de](http://www.birdiematch.de)  
Das Traumjob-Matching-Portal  
für Logistiker

### Knopfdruck

Das Schiffsregister in Hamburg wird bis zum Herbst digitalisiert. **S.10**

### Planung

Das BSH hat die Flächen für den Ausbau der Offshore-Windkraft festgelegt. **S.12**

### Vorbereitung

Die Sterac GmbH versucht, sich für den nahenden Brexit zu wappnen. **S.14**

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
[www.zigsxpress.de](http://www.zigsxpress.de)

**LADOGA  
EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

wir stehen vor einem extrem spannenden Frühjahr. Man kann nur ahnen, was für ein Chaos der Brexit Ende März bringen wird. Neben den direkten Einschränkungen im Warenverkehr könnten auch Speditionen und Umschlagbetriebe betroffen sein, die bislang eigentlich gar nicht in den Handel mit Großbritannien involviert sind. Wenn sich nämlich ganze Ladungsströme verschieben.

Erste Großbetriebe wie Sony haben bereits angekündigt, ihre Produktion von der Insel aufs Festland zu verlagern. Andere wiederum könnten Zulieferer kündigen, wenn diese ihre Liefertermine aufgrund der Zollkalamitäten nicht mehr einhalten können.

Für deutsche Firmen bedeutet der Brexit vor allem mehr Arbeit und höhere Kosten bei bestenfalls gleichen Umschlagmengen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



4



6



8



10



- Rostock steigert Effektivität 4
- Mega-Landstromanlage für Kiel 6
- LHG legt als Einzige zu 8
- Per Knopfdruck ins Register 10
- BSH-Plan für Windkraftausbau 12

## Wirtschaft



14

Brexit: Abriss der Lieferketten 14  
Tschentschers falsche Analyse 16

## Recht & Geld

Rettung für den Resturlaub 18

## Essen



20

L'Orient 20

## DVD



21

Die Unglaublichen 2 21

## Personal

Veränderungen in Firmen 22

## Impressum

## 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](http://www.tco-transcargo.de)

# Rostock steigert Effektivität

Trotz gesunkener Umschlagmenge blieb im vergangenen Jahr der Ertrag gleich



Der Fährverkehr entwickelte sich in Rostock positiv, konnte aber die Verluste im Massengut nicht wettmachen

**Der Fährhafen Rostock hat nach Jahren des steten Wachstums in 2018 erstmals wieder einen leichten Rückschlag bei der Umschlagentwicklung hinnehmen müssen. Mit 25,6 Millionen Tonnen wurden 1,3 Millionen Tonnen oder 3,8 Prozent weniger als im Jahr 2017 über die Kai-kanten bewegt. Dennoch ist die Geschäftsleitung von ROSTOCK PORT nicht unzufrieden, da der Ertrag trotz des geringeren Umsatzes gleich geblieben ist, so dass die Gesellschaft weiter massiv in den Ausbau des Hafens investieren kann.**

Der Umschlagrückgang rührt ausschließlich aus dem weniger lukrativen Massengutgeschäft her, vor allem bei den Schüttgütern. Der heiße Sommer hat zu einer Minderernte bei Getreide, Gerste und Raps geführt. Allein dies machte die Hälfte der Einbußen aus. Das im Spätsommer 2018 fertig gewordene neue Getreideterminnal blieb quasi beschäftigungslos. Allerdings sieht ROSTOCK PORT-Geschäftsführer Gernot Tesch dieses als signifikante Qualitätssteigerung für den Hafen an, der nun in der Lage sei, seine Kunden auch bei Spitzenernten zu bedienen.

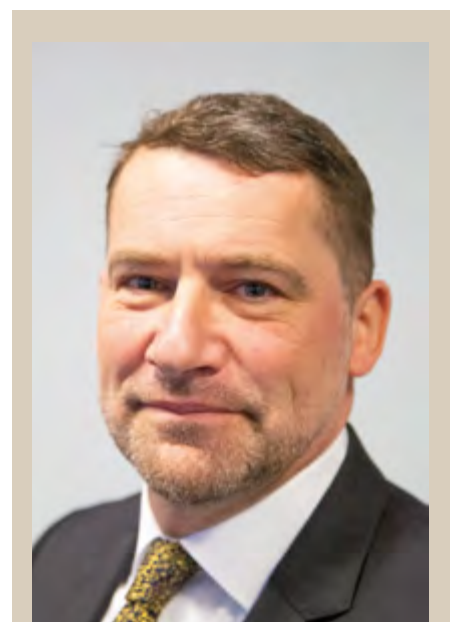
Der Rückgang beim Kohleimport (-300.000 Tonnen) kam nicht unerwartet, da das in unmittelbarer Nähe liegende Kraftwerk we-

gen Revisionsarbeiten für mehrere Monate abgeschaltet worden war. Revisionsarbeiten bei einem

anderen Kunden waren ebenfalls der Grund für den um 150.000 Tonnen geringeren Import von



**Gernot Tesch,**  
Geschäftsführer ROSTOCK PORT



**Jens A. Scharner,**  
Geschäftsführer ROSTOCK PORT

Naphta und 50.000 Tonnen weniger Düngemittel. Wegen der hohen Inlandsnachfrage war auch der Zementexport um rund 30 Prozent eingebrochen. Es gab aufgrund der restlos ausgelasteten Inlandsproduktion schlicht nichts fürs Ausland zu verladen.

Von der Menge her konnte das wesentlich lukrativere Fährgeschäft die Einbußen aus dem Massengutbereich zwar nicht ausgleichen, dennoch trug das Plus von vier Prozent oder 600.000 Tonnen zu einem Umschlaganteil von 16,9 Millionen Tonnen bei, das im finanziellen Bereich letztlich zu dem zufriedenstellenden neutralen Ergebnis führte. „Wir können damit weiterhin all unsere Investitionen aus eigener Kraft finanzieren“, sagte Teschs Kollege Jens A. Scharner. Diese bildeten den „Grundstein für die Zukunft“.

In diesem Jahr sollen rund 40 Millionen Euro und somit mehr als doppelt so viel wie 2018 verbaut werden. Scharner nannte fünf Großprojekte: Die Fertigstellung des Schwerlastkais am Liebherrpier 15, neue, größere

RoRo-Rampen an den Liegeplätzen 50 sowie 62/63 für größere Schiffe bis 250 Meter Länge, die Verstärkung der Kaianlagen an den Liegeplätzen 23 (Kohle) und 18 als Vorbereitung für die Vertiefung des Seekanals und der damit verbundenen Vertiefung der Liegewannen an den Piers sowie den Neubau eines Kreuzfahrtterminals in Travemünde. Hier wollen sowohl die Stadt Rostock als auch das Land Mecklenburg-Vorpommern zusätzlich Mittel mit bereitstellen. Dies sei ein Beitrag des Hafens für den Ausbau des Tourismus im Land.

#### Landstromanlage für neues Kreuzfahrtpier

An dem neuen Kreuzfahrtpier soll auch eine Landstromanlage installiert werden, die mit 11 Millionen Euro veranschlagt wird. Sie soll an den Liegeplätzen 7 und 8 genutzt werden. Scharner war sich darüber im Klaren, dass die Nutzung des Landstroms ein Zuschussgeschäft sei, da die Schiffe mit ihren Generatoren an

Bord deutlich kostengünstiger den von ihnen benötigten Strom produzieren könnten. Scharner sei wie auch die Verantwortlichen in anderen Häfen wie Kiel oder Hamburg darum bemüht, in Berlin eine Sondergenehmigung für die Herauslösung der Netzumlage aus den Stromkosten zu erreichen.

Dem sich abzeichnenden Abschwung der Konjunktur in Deutschland will ROSTOCK PORT mit der Investition in Zukunftsmärkte begegnen. Hier hat Scharner das Zusammenwachsen der Bereiche Energie und Verkehr ausgemacht. Die Nutzung von regenerativen Energien in Zusammenhang mit der Mobilität sei das Geschäft der Zukunft schlechthin, für das Rostock bestens präpariert sei, da dafür bereits alle Versorgungsleitungen ins Hinterland lägen. Etwaige kurzfristige Einbußen im Fährverkehr werde das zuletzt schwächelnde Massengutgeschäft auffangen, das sich in Krisenzeiten stets als Stabilisator erwiesen habe.

*Text:* Matthias Soyka



An diversen Piers wird ROSTOCK Port in diesem Jahr in Ausbauten investieren

# Kiel baut größte Landstromanlage

Am Norwegenkai sollen zwei Kreuzfahrtschiffe gleichzeitig sauberere Energie erhalten



Foto: PORT OF KIEL

Die „Color Carrier“ wurde zu Jahresbeginn in Dienst gestellt und verdoppelt den norwegischen Frachtbereich

**Der SEEHAFEN KIEL hat eine ähnliche Jahresbilanz wie der Rostocker Hafen vorgelegt: 3,5 Prozent Minus beim Gesamtumschlag auf 7,15 Millionen Tonnen und 4,2 Prozent Zuwachs bei Passagierverkehr auf 2,2 Millionen Reisende. Das ist das zweitbeste Ergebnis in der Unternehmensgeschichte. Im diesem Jahr werden die Kieler zudem 30 Millionen Euro in den Hafen investieren, davon rund 15 Millionen in den Umweltschutz. Am Norwegenkai soll Europas größte Landstromanlage entstehen.**

Sie soll eine Leistung von 16 Megawatt haben und damit zwei Schiffe gleichzeitig versorgen können. Die eigentliche Außenhülle unweit des Schlosses wurde mit rund 2 Millionen Euro veranschlagt, das Verlegen der Kabel vom Umspannwerk mit 1,5 Millionen Euro, die Antriebstechnik von Siemens mit 7 Millionen Euro und die Anschlusstechnik zur Übergabe des Stroms an die Schiffe mit 2 Millionen Euro. Geschäftsführer Dirk Claus räumte ein, dass der Bau zunächst ein sechsstelliges Verlustgeschäft sei, auch wenn er vom Land mit bis zu 60 Prozent gefördert werde. Es sei schlicht billiger, Strom mit den Hilfsdieseln an Bord zu

erzeugen. Die Kosten pro Kilowattstunde lägen zwischen zwölf und 14 Cent, die Kosten für den Industriestrom von Land bei 18 Cent, wobei noch nicht ein Marge zur Reinvestition der Anlage mit einberechnet sei. Claus äußerte sich optimistisch, dass der Bund Landstromanlagen für Seeschiffe von der EEG-Umlage befreien werde, was einen Nachlass von 6,6 Cent pro Kilowattstunde bedeutet. Er glaubt zudem, dass sich die Anlage „in 15 Jahren rechnen“ werde. Wie das gehen soll, ließ er jedoch offen. Auch der Ostseekai und der Schwedenkai sollen vergleichbare Anlagen erhalten. Die Ausschreibungen liefen schon. Ziel sei es, 60 Prozent des Ener-

giebedarfs der Kiel anlaufenden Schiffe mit Landstrom zu decken.

Mit der „AIDAprima“ wird zudem erstmals ein Schiff Kiel anlaufen, das LNG bunkert. Dazu werden drei Sattelzüge mit dem Kraftstoff aus Rotterdam die Landeshauptstadt anfahren. Claus plädierte für Brunsbüttel als Standort für ein LNG-Importterminal, wodurch die Versorgung dramatisch verbessert werden würde.

Ein weiteres Highlight des Jahres dürfte die Fertigstellung des zweiten Kreuzfahrtterminals am Ostseekai werden, das die bisher als Notlösung dienenden Leichtbauhallen ablöst. Am Ostufer verbaut der SEEHAFEN KIEL zudem rund 9 Millionen Euro für

die Umgestaltung des Vorfeldes des Ostuferhafens. Damit werden Lkw, Trailer und Pkw mehr Bereitstellungsraum im Vorfeld der Kaikante erhalten. Im Herbst dürfte schließlich auch die Verlängerung der Rangiergleise in Kiel-Meimersdorf fertig sein. Dann können dort Vollzüge von 700 Meter Länge statt bisher 550 Meter Länge zusammengestellt werden, was die Abfertigung erheblich erleichtern dürfte.

### Fährenumbau sorgte für Umschlagrückgang

Den Ladungsrückgang im vergangenen Jahr von zehn Prozent auf der Strecke Kiel-Göteborg begründete Martin Wahl von der Stena Line mit einer verlängerten Wertzeit der „Stena Scandinavica“, ausgerechnet während der schwedischen Skifahrerferien. Die Fähre erhielt Scrubber. Zudem sei die Zugverbindung nach Triest mangels ausreichender Auslastung eingestellt worden. Wahl sagte auch, dass in den letzten Monaten ein leichter Trend der Kunden, die größeren Häfen in Lübeck-Travemünde und Rostock zu frequentieren, auszumachen sei.

Deutlich stabilisiert hat sich das Ergebnis von DFDS mit seiner Anbindung an St. Petersburg. Hier haben die Dänen eine Slot-Charter auf einem Finnlines-Schiff, die keine weiteren sanktionsbedingten Einbrüche wie in den Vorjahren einfuhr. Die Route nach Klaipeda entwickelte sich zur umschlagstärksten Linie von Kiel aus. Teilweise wird sie mit bis zu neun wöchentlichen Abfahrten bedient, erklärte Lars Hoffmann von DFDS.

Jörn Grage von SCA Logistics war trotz des fünfprozentigen

Rückgangs beim Papierumschlag auf 730.000 Tonnen sehr zufrieden. Einzig die langen Stauzeiten auf der A7 hätten zu schaffen gemacht. Mit der fast völligen Freigabe der Strecke bis Hamburg sei dieses Problem nun obsolet.

Große Hoffnung setzt Claus in eine neue Frachtfähre, die Color Line Anfang des Jahres in Dienst gestellt hat. Die „Color Carrier“ verfüge über 1.800 Ladungsmeter und verdoppele somit fast die Ladekapazitäten der norwegischen Reederei. Bis zum Jahr 2020 dürften rund 10.000 Ladungseinheiten mehr allein von Color Line in Kiel umgeschlagen werden.

### Kraftwerk soll zur Hafenumfläche werden

Der Massengutbereich, der rund ein Fünftel des Umschlags ausmacht, verzeichnete mit 1,2 Millionen Tonnen ein Minus von zwei Prozent. Hier dürfte sich 2019 die Außerbetriebstellung des Gemeinschaftskraftwerks zum Jahresende mit einem Minus von bis 225.000

Tonnen negativ auswirken. Die dort frei werdende Fläche, die mit zehn Hektar für hafenauffine Aufgaben genutzt werden könnte, möchte Claus unbedingt in den SEEHAFEN integrieren. Bis 2025 könnte diese umgebaut sein. Allerdings sind hierzu im Vorwege erhebliche Altlasten wie Kampfmittel zu beseitigen.

Im Kreuzfahrtbereich verzeichnete Kiel ein Plus von 16,5 Prozent bei den Passagieren (knapp 600.000) und eine ähnliche Erhöhung der Bruttoreumzahl (BRZ) der Schiffe. In diesem Jahr sind bislang 179 Schiffe angemeldet, die allerdings eine BRZ-Zahl aufweisen, die nochmals um fast ein Drittel höher ist. Die Schiffe werden also immer größer. Bereits 2018 habe der wachsende Passagierverkehr die Verluste im Ladungsbereich ausgeglichen, erklärte Claus. In diesem Jahr erwartet er rund 7,5 Millionen Tonnen Umschlag, was ein neuer Rekord wäre, und ein moderates Wachstum bei den Kreuzfahrtzahlen.

*Text: Matthias Soyka*



Jörn Grage, Dirk Claus, Lars Hoffmann und Martin Wahl (v.l.)

# LHG legt als Einzige zu

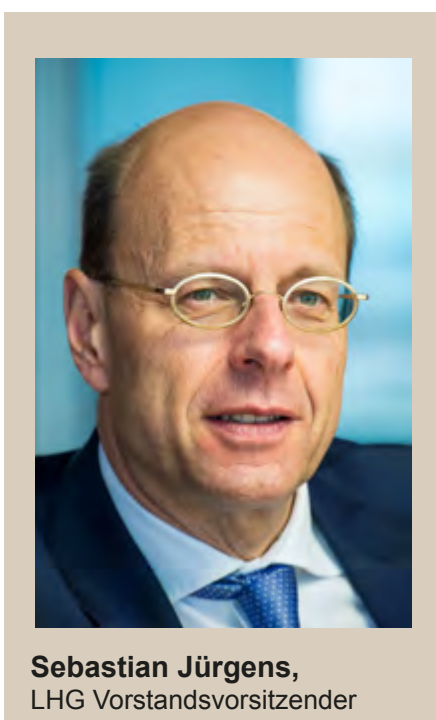
Das Plus zieht sich durch alle Segmente und Hafenteile



Am Baltic Rail Gate feierte die Lübecker Hafengesellschaft sogar einen neuen Umschlagrekord

**Die Lübecker Hafengesellschaft (LHG) hat im vergangenen Jahr als einziger großer Ostseehafen im Gesamtumschlag ein Plus von 1,2 Prozent erzielt. 22,1 Millionen Tonnen wurden umgeschlagen. Zu der positiven Entwicklung trug vor allem der Ro-Ro-Verkehr bei (rund 730.000 Einheiten). Während die Anzahl der Lkw leicht zurückging, erhöhte sich die Menge der beschäftigungsintensiven Trailer um mehr als zehn Prozent. Hinzu kam ein Plus von knapp vier Prozent bei den Containern.**

Die positive Entwicklung zieht sich durch nahezu alle Ladungsarten und Hafenteile: Bergauf ging es auch mit den Forstprodukten (Papier, Zellulose und Schnittholz). Dort schlugen die Terminals Schlutup und Nordlandkai insgesamt sechs Prozent mehr um als 2017. Ebenso positiv entwickelte sich im Bereich Breakbulk der Umschlag von Stahl. Das Wachstum im Trailer-Segment wirkte sich auch auf das Tagesgeschäft der LHG-Tochtergesellschaft Baltic Rail Gate aus. Sie schaffte 2018 sogar einen Rekord: Das Unternehmen übertraf zum ersten Mal in seiner Geschichte die Hunderttausender-Marke. Exakt 103.800 Trailer und Container bewegten die



**Sebastian Jürgens,**  
LHG Vorstandsvorsitzender

beiden Portalkräne der Intermodalanlage. „Das sind Zahlen, die uns beflügeln“, sagt LHG-Geschäftsführer Sebastian Jürgens zu dem Ergebnis.

Auch der Transport per Bahn kann noch weiter zulegen. Das Baltic Rail Gate bietet wöchentlich 43 Direktverbindungen zu fünf deutschen und zwei Zielen in Norditalien an. Lübeck nutzt dabei seine geographisch günstige Lage und seine Nähe zu den Autobahnkreuzen mit der A1, A7 und A20. Darüber hinaus arbeitet die LHG an einem gut funktionierenden Intermodalnetz. „Lübeck punktet mit seinem dichten Netz im europäischen Hinterlandverkehr, das ist unser



entscheidender Wettbewerbsvorteil“, erläutert Jürgens. Lübeck könne seine traditionellen Stärken jetzt wieder voll ausspielen: Günstige geographische Lage mit kurzer Revierfahrt und enger Anbindung an Straße und Binnenschifffahrt, breites Dienstleistungsangebot an mehreren Terminals, hohe Qualität in der Abfertigung sowie dichtes Netz im europäischen Hinterlandverkehr. Hinzu komme eine vorausschauende Politik bei der Ansiedlung von hafenauffinen Unternehmen.

„Wir arbeiten schon seit längerem daran, uns breiter aufzustellen und damit unsere Abhängigkeit von wirtschaftlichen Zyklen etwas zu vermindern“, so Jürgens weiter. So habe man im Terminal Schlutup ein Unternehmen ein Papierschneidewerk errichtet. In einem anderen Hafenteil hat die LHG eine Lagerhalle an ein Stahlunternehmen vermietet. Den Umschlag des Stahls, der per Schiff angeliefert wird, übernimmt ebenfalls die LHG. Trotzdem sei das Hafenumschlaggeschäft stark davon abhängig, wie sich die europäische Konjunktur entwickelt. 95 Prozent der Waren in Lübeck seien Transitgüter. Kerngeschäft bleibe der Hafenumschlag. „Je breiter wir uns aber in Richtung verbundene Dienstleistungen aufstellen, umso mehr können wir zeitweilige konjunkturelle Schwächen abfedern.“

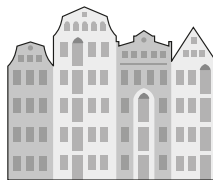
Ein Hebel dazu bietet der Ausbau des Skandinavienkais, der im Spätsommer abgeschlossen sein wird. An das neue Forstprodukte-terminal könne das Unternehmen StoraEnso Teilmengen vom Nordlandkai zum Skandinavienkai verlagern, und so mit seiner übrigen Ladung bündeln. Die Erweiterungen am Skandinavienkai geben der LHG somit die nötige Luft zur Umstrukturierung der anderen Terminals.

*Text: Matthias Soyka*



Fotos: LHG/Olaf Malzahn

Der Umschlag von Stückgütern ist besonders wertschöpfungsreich



# 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](mailto:info@osse-logistik.com)

**Heinrich Osse Lagerhaus GmbH**

Australiastraße  
Schuppen 50 B  
20457 Hamburg



[www.osse-logistik.com](http://www.osse-logistik.com)

# Per Knopfdruck ins Register

Ab Jahresende können Schiffe beim Amtsgericht online umgemeldet werden

**Die Hamburger Justizbehörde gilt bundesweit nicht gerade als die Ausgeburt der juristischen Neuerungen. Beim Schiffsregister, das am Hamburger Amtsgericht beheimatet ist und im Wesentlichen von Rechtspflegern geführt wird, ist dies jedoch anders. Als bundesweit erste Behörde, die für den Eintrag von Schiffseigentum zuständig ist, will sie zusammen mit der Wirtschaftsbehörde bis zum Jahresende das Register digitalisieren.**



**Till Steffen (Die Grünen),**  
Justizsenator Hamburg



**Florian Strunk,**  
IT-Leiter Amtsgericht Hamburg



**Christian Thomsen,**  
Projektleiter mgm technology

Dass es Sinn macht, dass Hamburg hier den Vorreiter spielt, zeigen die nackten Zahlen: 6.985 Eintragungen gibt es hier, deutlich mehr als in jedem anderen Schiffsregister in Deutschland. Die Schiffsregistrierung entspricht dem Kfz-Brief beim Auto und stellt klar, wem das Schiff eigentlich gehört, wer es also bezahlt hat. Sie ist nicht mit der Beflaggung zu verwechseln, also dem Land, nach dessen gesetzlichen Regeln ein Schiff fährt, was in etwa mit der Kfz-Zulassung zu vergleichen ist. Die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe liegt nur noch bei 302.

Von den fast 7.000 Eintragungen im Schiffsregister zum Jahresende entfielen 4.866 auf

Hochseeschiffe, 2.077 auf Binnenschiffe und 42 auf „maritime Bauwerke“ wie etwa Plattformen. Allein im vergangenen Jahr gab es 420 Neueintragungen und 3.500 Änderungsanträge. Viel Arbeit also, vor allem, wenn die Anträge noch wie zu Kaisers Zeiten per Post kommen und händisch angelegt werden müssen. Dem gegenüber steht ein massiver Zeitdruck, wie Justizsenator Till Steffen (Die Grünen) erläuterte. Die Reeder erwarten umgehenden Vollzug, da das entsprechende Schiff bis zur Neuregelung der Eigentumsverhältnisse erst einmal fest liegt. Bei Tageskosten von 40.000 bis 70.000 Dollar pro Schiff kann dies mächtig teuer werden, wenn eine

Umschreibung wie bisher bis zu eine Woche dauert.

Mit dem digitalen Schiffsregister soll nun alles anders werden. Projektleiter Christian Thomsen stehen zwölf Mitarbeiter, rund 30 Rechtspfleger und 2,2 Millionen Euro zur Verfügung, um das Vorhaben bis zum Jahresende umzusetzen. Anders als wie häufig üblich, werden die Auftraggeber nicht nach Abschluss der Programmierung nach rund neun Monaten vor vollendete Tatsachen bzw. die Endabnahme gestellt („Wasserfallverfahren“), sondern werden bei jedem einzelnen Programmierschritt alle zwei Wochen mit einbezogen („agile Vorgehensweise“). „Dadurch sind unsere Auftraggeber nicht nur

ständig auf dem Laufenden“, bemerkt Thomsen, „sondern können auch Verbesserungsvorschläge im laufenden Verfahren machen oder uns auf sich geänderte Rahmenbedingungen aufmerksam machen.“ Letztlich werde so auch die Endabnahme am Schluss beschleunigt. Eine erste Testphase soll es bereits zur Jahresmitte geben.

Florian Strunk, IT-Leiter beim Amtsgericht Hamburg, hofft, dass mit dem digitalen System die Bearbeitungsdauer zumindest halbiert werden kann. Liegen alle notwendigen Daten und Unterlagen vor, kann eine Änderung im Schiffsregister sogar innerhalb von wenigen Stunden erfolgen. Neu ist vor allem auch, dass die Anträge nun online gestellt werden können. Da die Schiffseigner bisweilen auch diese von rund um die Welt aus stellen, arbeiten einige Rechtspfleger auch in der

Nacht, so dass beispielsweise aus Asien eingehende Anträge sofort bearbeitet werden können.

Um die prompte Abwicklung gewähren zu können, hat der Bundestag auf Antrag Hamburgs im vergangenen Jahr sogar die gesetzlichen Rahmenbedingungen geändert und das Vier-Augen-Prinzip abgeschafft. Bislang musste stets ein weiterer Mitarbeiter des Gerichts die Richtigkeit der Angaben prüfen und abzeichnen. Dies ist nun entfallen.

Auch der gesamte Ablauf wurde verschlankt. Bislang wurde für einen Antrag zunächst ein Aktenzeichen vergeben, die Akte angelegt, geprüft und nach Wieder Vorlage ein Rufzeichen vergeben. Von der Geschäftsstelle musste die Akte zu einem Rechtspfleger getragen werden, der diese prüfte, einen Registereintrag erstellte und abzeichnete sowie eine Kosten-

rechnung erstellte. Anschließend mussten eine Benachrichtigung sowie Auszüge und Kopien angefertigt, diese in die Akte und das Register eingehftet sowie der Ausdruck der Schiffspapiere vorbereitet und diese generiert werden. Künftig können Antragsteller, etwa Notare, die Akte quasi online selbst anlegen, die Vergabe eines Aktenzeichens erfolgt automatisch, Prüfung von Namensdoppelungen etc. und die Rufzeichenvergabe dauern nur wenige Stunden, die Akte landet per Knopfdruck zur Endbearbeitung beim Rechtspfleger.

Einen Teil der Kosten hofft Steffen im kommenden Jahr von den übrigen Bundesländern zurück zu erhalten, denn diese haben bereits Interesse an der Hamburger Software geäußert, sollte sie denn funktionieren.

*Text:* Matthias Soyka



## Ein starker Verbund von 16 Hafen- und Logistikstandorten in Norddeutschland und Skandinavien



### INTERNATIONAL • UNIVERSAL • ZUVERLÄSSIG

[www.schrammgroup.de](http://www.schrammgroup.de)

SCHRAMM Ports & Logistics GmbH | Elbehafen | 25541 Brunsbüttel  
 Telefon: +49 (0) 4852 884-0 | Fax: +49 (0) 4852 884-26 | E-Mail: [info-bp@schrammgroup.de](mailto:info-bp@schrammgroup.de)

# BSH legt Plan für Windkraft vor

Die Offshore-Ausbauflächen bis zum Jahr 2030 stehen fest



Vor allem in der Nordsee ist noch viel Platz für neue Windkraftanlagen, die zudem immer leistungsstärker werden

**Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie (BSH) hat einen Flächennutzungsplan vorgelegt, der den Ausbau der Offshore-Windenergie bis zum Jahr 2030 regelt. Die neue BSH-Präsidentin Karin Kammann-Klippstein erklärte, dass damit die Ausbauziele der Bundesregierung sicher erreicht werden dürften. Derzeit seien in der Nordsee 15 Windparks im Probetrieb und vier weitere im Bau, 1.006 Windräder mit über 4.900 MW Leistung am Netz. Hinzu kämen drei Windparks in der Ostsee mit 210 Windrädern und 1.025,5 MW Leistung. Derzeit liegt der Anteil der Offshore-Windenergie allerdings noch bei drei Prozent.**

Zudem seien in der Nordsee neun Konverterplattformen genehmigt, wovon sieben bereits im Probetrieb und nur noch zwei im Bau seien. Diese Umrichter transformieren den auf hoher See gewonnenen Strom, um ihn per Kabel unter Wasser an Land zu befördern. Die nun im Flächennutzungsplan festgelegten Bereiche weisen genug Platz für etliche weitere Windparks aus, um bis zum Ende des nächsten Jahrzehnts 15.000 MW zu erzeugen. Die Zahl der Windräder sei

davon abhängig, wie stark deren Leistung ist, sagte Nico Nolte, Abteilungsleiter Ordnung der Meere beim BSH. Derzeit würden sechs bis acht MW-Anlagen gebaut. Es gebe bereits aber auch Generatoren, die zehn oder gar zwölf MW leisten würden. Für sie müsste die Höhe der Monopiles auf rund 150 Meter anwachsen, eine Rotorlänge von derzeit maximal 70 auf bis zu 100 Meter. Sollten diese Mega-Anlagen gebaut werden, würde mehr Platz für weitere Anlagen zur Verfüg-

ung stehen. Allerdings sei in dem nun vorgelegten Plan noch Luft für rund 1.000 bis 1.500 zusätzliche Windräder. Doch auch dann wäre in der Nordsee noch lange nicht Schluss. Platz für noch einmal die gleiche Menge weiterer Windräder sei durchaus noch vorhanden.

Die Art der Windkraftanlagen könnte sich dabei durchaus noch verändern, da das BSH nun auch Einheiten genehmigen soll, die vor Ort bereits Strom in Wasserstoff umwandeln. Dieser könnte

per Schiff oder Pipeline an Land gebrecht werden.

Ein weiterer wesentlicher Schwerpunkt des BSH war im vergangenen Jahr abermals der Umweltschutz. In Kiel und Bremerhaven wurden zwei weitere Luftmessstationen eingerichtet, die die Einhaltung der strengen Schwefelgrenzwerte überwachen sollen. Eine mobile Anlage an Bord von Polizeischiffen soll in diesem Jahr getestet werden, eine Station in Rostock ist in Planung. Kammann-Klippstein betonte, dass die Kontrollen Wirkung gezeigt hätten. Fast alle Schiffe hätten die Grenzwerte eingehalten.

Das BSH hat zudem eine Vorrichtung entwickelt, mit der auch Wasserproben aus der Luft entnommen werden können. Hierzu



**Dr. Karin Kammann-Klippstein,**  
BSH-Präsidentin

kann man an ein etwa Din-á-4-großes feinmaschiges Netz ins Wasser werfen und nach wenigen Sekunden wieder herausziehen.

Im Herbst dieses Jahres soll der Neubau der „Atair“ getauft werden. Das 114 Millionen Euro teure Forschungsschiff wird das Erste seiner Art mit einem LNG-Antrieb an Bord sein. Die 24 Jahre alte „Deneb“ und die vier Jahre ältere „Wega“ sollen ab 2022 durch ähnlich Neubauten ersetzt werden.

Mit Sorge betrachtet das BSH den weiteren Anstieg der Wassertemperaturen in Nord- und Ostsee. Durch den Jahrhundertssommer sei die Durchschnittstemperatur in der Nord um zwei Grad auf 18 gestiegen, in der Ostsee sogar um 2,6 Grad auf 20 Grad. Zu Jahresbeginn habe es dagegen in Warnemünde die zweitstärkste Sturmflut seit 106 Jahren gegeben.

*Text:* Matthias Soyka



Zwei neue Luftmessstationen hat das BSH im vergangenen Jahr in Kiel und Bremerhaven installiert

# Abriss der Lieferketten

Wie sich die Spedition Sterac auf den nahenden Brexit vorbereitet

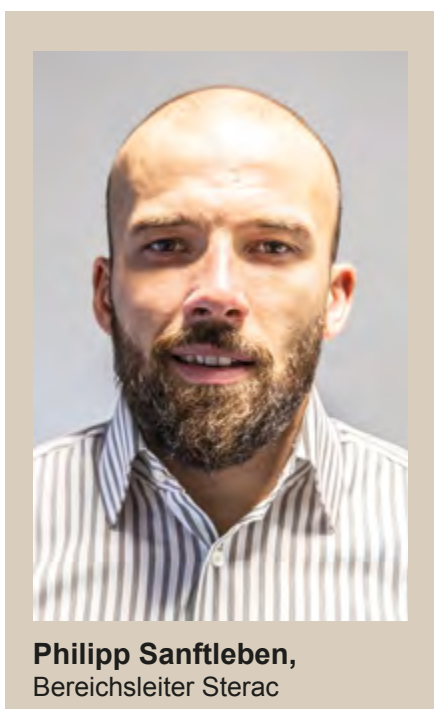


Auf dem Betriebsgelände der Sterac GmbH werden die Trailer für Irland und Großbritannien bestückt

**Was kommt da nur auf die deutsche Logistikbranche zu? Noch weiß niemand genau, was nach dem 29. März in Großbritannien genau geschieht. Doch egal, ob harter oder weicher Brexit, bereits heute sind die Transportunternehmen vor allem in Norddeutschland dabei, sich auf das große Chaos vorzubereiten. Eines davon ist die Sterac GmbH vor den Toren Hamburgs, die ein gutes Drittel ihres 40-Millionen-Euro-Umsatzes mit Verkehren auf die Britischen Inseln und nach Irland erwirtschaftet. Hier arbeiten die 30 Mann unter Bereichsleiter Philipp Sanftleben intensiv an einem Plan B.**

Eines, so Sanftleben, sei jedoch schon jetzt klar: „Die seit Jahrzehnten eingespielten Lieferketten werden abreißen.“ Bisher liefen die Transporte (Industriegüter, Lebensmittelzusatzstoffe, Elektroartikel, Baustoffe, Maschinen, Rohstoffe, Fertigwaren) so: Palettenware wurde in den drei großen Sterac-Lagerhallen bei Stapelfeldt kommissioniert und auf Trailer geladen. Diese wurden per Lkw nach Cuxhaven gebracht und dort auf eine DSDf-RoRo-Fähre nach Immingham verladen. Nach der Überfahrt holten Partnerfirmen die Trailer am Hafen ab und brachten sie an die umliegenden Zielorte oder als Transit nach Irland. „Wir können bislang bis auf wenige Stunden genau sagen, wann die Ware ankommt“, berichtet Sanftleben. Darauf seien auch die Firmen in

Großbritannien eingerichtet. Viele hätten überhaupt keine großen Lagerflächen mehr, sondern nutzten die Trailer als Lager. „Fast alles



**Philipp Sanftleben,**  
Bereichsleiter Sterac

wird dort just-in-time verarbeitet.“

Doch damit dürfte nun aller Wahrscheinlichkeit nach Schluss sein. Denn mit dem Austritt aus der EU mutiert Großbritannien zum EU-Ausland und unterliegt somit den Zollbestimmungen. „Wir werden sicher mehr Personal für die Zollabfertigung brauchen“, rechnet Sanftleben vor. Zudem dürfte die Ladung eine Zeitlang beim Zoll verbleiben, ehe sie aufs Schiff oder vom Pier gelassen wird. Für die Firmen in Großbritannien dürfte das fatale Folgen haben. „Wir können keine definitiven Lieferzusagen mehr machen“, sagt Sanftleben, „da wir nicht wissen, wie der Zoll mit jeder einzelnen Sendung umgeht.“ Für das produzierende Gewerbe bedeutet das drohende Produktionsausfälle. BMW hat darauf bereits reagiert und will für

sein Mini-Werk in Großbritannien die Betriebsferien in den April vorverlegen und das Werk für vier Wochen komplett schließen. Andere Konzerne wie Sony wollen ihre Produktion ganz einstellen.

Die Briten sind extrem importabhängig. Der Exportanteil bei Sterac liege bei etwa 80 Prozent. „Das Problem, das viele auf der Insel nun haben, ist, dass es kaum Lagermöglichkeiten mehr gibt. Derzeit sind viel Hemmung und Angst im Markt.“ Etliche Betriebe versuchten gerade, diese Kapazitäten wieder zu schaffen. Aber Lagerhallen schießen nun einfach nicht aus dem Boden, führt Sanftleben weiter aus. Dennoch seien etliche Pushlager entstanden und kurzfristig Vorräte aufgefüllt worden. Insofern habe in den letzten Wochen der England-Verkehr sogar deutlich zugelegt.

Für sein Unternehmen bedeute der Brexit deutlich höhere Kosten (zehn bis 20 Prozent), befürchtet Sanftleben. Da die Trailer nun für die gleiche Strecke aufgrund der Zollformalitäten statt acht nun zehn oder zwölf Tage unterwegs seien, müsse Sterac für die gleiche Menge Ladung mehr Trailer vorhalten. Man habe 20 zusätzliche Chassis zu den bereits vorhandenen 100 Hängern angeschafft. Zudem sei mehr Personal für die gleiche Menge Ladung nötig. Logischerweise werde sich dies auch irgendwann auf die Preise auswirken.

Wie die übrige deutsche Wirtschaft vom Brexit getroffen wird, können Experten nur schätzen. Allein für die Exporte nach Großbritannien dürften bis zu 3 Milliarden Euro fällig werden, zudem 200 Millionen Euro für die Zollformalitäten. In Deutschland hängen rund

750.000 Arbeitsplätze vom Handel mit Großbritannien ab. Es ist mit 122 Milliarden Euro immerhin unser fünftwichtigster Handelspartner.

Besonders knifflig ist die Lage für Airbus, das in Großbritannien etwa 14.000 Mitarbeiter beschäftigt. In den britischen Werken Filton und Broughton werden alle Flügel der Verkehrsflugzeuge entworfen und hergestellt. Auch dort ist man dabei, seine Lager aufzustocken. An der britischen Zuliefererkette hängen rund 110.000 Jobs.

Um für ihre Kunden in dem ganzen Durcheinander auf dem Laufenden zu halten, hat die Sterac GmbH ein Art Hotline eingeführt. Im „Wissensforum“ auf der Internetseite „www.sterac.de“ ist täglich alles Neue zu den sich ändernden Abläufen beim Handel mit Großbritannien zu finden.

*Text:* Matthias Soyka



## Transportlogistik, Werklogistik Warenlogistik

- Kundenspezifische Logistiklösungen
- Vollautomatisches Hochregallagersystem
- 22.000 m<sup>3</sup> Chemietanklager (250–5.000 m<sup>3</sup>)
- Gefahrguttankcontainer-Operating



Friedrich A. Kruse jun. Unternehmensgruppe  
Fährstraße 49, 25541 Brunsbüttel  
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199  
[www.kruse-unternehmensgruppe.de](http://www.kruse-unternehmensgruppe.de)  
[info@kruse-unternehmensgruppe.de](mailto:info@kruse-unternehmensgruppe.de)

# Wie modern und stark ist Hamburg?

Der Erste Bürgermeister Peter Tschentscher irrt in seiner Verkehrsanalyse

**Ein Interview mit Hamburgs Ersten Bürgermeister, Peter Tschentscher (SPD), war in großen Lettern mit einem Kernsatz überschrieben: „Hamburg ist wie ein A 380, modern und stark“. Das klingt einerseits ein wenig nach hanseatischer Protzerei, ist andererseits aber, zweifellos eher unbeabsichtigt, formal gar nicht einmal so abwegig. Der Airbus 380 ist in erster Linie Synonym für eine nicht nachfragegerechte Entwicklung mit katastrophaler Kosten-Nutzen-Bilanz und schlechten Vermarktungsperspektiven. „Modern“ ist eben nicht gleichbedeutend mit zeitgemäß und sachgerecht: „Stark“ ist nicht unbedingt ein qualifizierendes Attribut, wenn es sich auf eine Kategorie bezieht, die nicht primär relevant ist.**

Nach der Überzeugung des Bürgermeisters ist Hamburg auf Bundesebene „in vielen Bereichen Vorbild“. In diesem Zusammenhang nennt er explizit auch den Sektor „Verkehr“. Dabei ist nicht recht nachvollziehbar, wie das mit den Ergebnissen des „Bundesländerindex Mobilität & Umwelt“ in Einklang zu bringen ist, in dem die Stadt seit Jahren einen Platz am Ende des Rankings einnimmt. Als die beiden „Standbeine“ der Hamburger Mobilität bezeichnet er die „schienegebundenen Schnellbahnsysteme“ und den „Radverkehr“. Dem Nicht-Fachmann wird man es nachsehen können, dass er die „Stadtschnellbahnen“ (Nahverkehr) als „Schnellbahnen“ (Fernverkehr) bezeichnet. Kaum zu erwarten, aber wünschenswert wäre allerdings durchaus auch gewesen, dass er die gegenüber den Stadtschnellbahnen in Bau und Betrieb wesentlich kostengünstigeren und zudem auch noch kundenfreundlicheren modernen Stadtbahnen als Option für den weiteren Ausbau des Netzes der städtischen Bahnen angesprochen hätte.

Die bereits in den 1970er Jahren einsetzende Renaissance der Straßenbahnen in Form der Stadtbahnen hat sich seither weltweit

in zahlreichen Städten von vergleichbarer Größenordnung wie Hamburg erfolgreich durchgesetzt – teilweise als primäres städtisches Bahnsystem, teilweise als Ergänzung von Stadtschnellbahnsystemen. In diesem Zusammenhang sollte in Erinnerung gerufen werden, dass ein Vorgänger von Bürgermeister Tschentscher, Ulrich Klose, anlässlich der Stilllegung der letzten Hamburger Straßenbahnlinie im Jahr 1978 ausdrücklich anmerkte: „Es kann sein, dass es falsch war.“ Er sollte recht behalten. Ausschlaggebend für die gänzliche Stilllegung des Hamburger Straßenbahnsystems und die Verweigerung einer Kehrtwendung, als sich die Renaissance abzeichnete, war seinerzeit die ideologisch bedingte Position des Vorstands der Hamburger Hochbahn (HHA).

## Pkw kein Standbein der Verkehrspolitik

Wenn man den Bürgermeister beim Wort nimmt, ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) – von ihm apostrophiert als „diejenigen, die Auto fahren wollen oder müssen“ – also unter seiner Regie kein „Standbein“ der Hamburger Verkehrspolitik. Dabei handelt es

sich um den Verkehrsträger, der seit Jahrzehnten und auf absehbare Zeit auch in der Hamburger Region den mit Abstand größten Anteil der Verkehrsleistungen erbracht hat sowie gegenwärtig und auf absehbare Zeit erbringt. Dass dies seit Langem mit vielfältigen negativen Auswirkungen verbunden ist, liegt zu allererst an einer verfehlten Verkehrspolitik sowie einem schlechten Verkehrsmanagement in vielen Großstädten. Das gilt auch und insbesondere für Hamburg. Diese Mängel zu bereinigen und den MIV stadtverträglich zu gestalten, sollte wenigstens eines der Kernziele der künftigen Hamburger Verkehrspolitik sein. Einer Politik, in der der MIV jedenfalls auch „ein Standbein“ eines intelligent integrierten Gesamt-Verkehrssystems ist, zumal der Pkw-Bestand auch in Hamburg nach wie vor stetig zunimmt.

Statt dessen erhebt der Bürgermeister explizit den Anspruch, man orientiere sich nicht nur an den Musterstädten der von ihm benannten beiden „Standbeine“ der urbanen Mobilität, wie Wien (ÖPNV), Kopenhagen und Amsterdam (Radverkehr), sondern dass Hamburg von ihnen sogar jeweils nur das Beste übernehmen werde – mit dem Anspruch: „Wir bringen die



besten Konzepte auf die Straßen“. Das Netz der Wiener Straßenbahnen/Stadtbahnen umfasst gegenwärtig 29 Linien. Das in Wien gerade in jüngster Zeit auch in Deutschland viel zitierte attraktive Tarifsystem für die Nutzung des ÖPNV steht nicht zuletzt in Verbindung mit der Einführung der „U-Bahn-Steuer“ bzw. „Dienstgeberabgabe“. Dabei handelt es sich um eine vom Land Wien per Gesetz mit Wirkung von 1. Januar 1970 „zur Mitfinanzierung der U-Bahn“ beschlossene Steuer. Danach hat jeder „Dienstgeber“ für das „Bestehen eines Dienstverhältnisses in Wien eine Abgabe zu entrichten“. Auch in der aktuell gültigen Fassung ist festgelegt, dass die Abgabe ausschließlich für die „Untergrundbahn zu verwenden“ sei.

Die Wiener „Dienstgeberabgabe“ ist eine klassische Form der „Nutznießermitfinanzierung“. Solche inzwischen weltweit üblichen Abgaben wurden bereits im Jahr 1990 in einem gemeinsamen Papier des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV – Vorgänger des VDV) und des Deutschen Städtetages zur „zukunftsorientierten Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs“ explizit auch für Deutschland empfohlen, aber bis heute nicht umgesetzt. In diesem Sektor könnte Hamburg tatsächlich wieder ein Vorreiter im ÖPNV-Sektor in Deutschland sein.

Stattdessen wird das Tarifniveau im Hamburger Verkehrsverbund seit Jahren – und auch aktuell – weit über dem Standard der allgemeinen Kostensteigerungen angehoben und gehört auf Bundesebene zu den Spitzenreitern. Damit ist es alles andere als kundenfreundlich. Als Begründung wird angeführt, dass die

Stadt ihre Zuschüsse reduzieren wolle. Gleichzeitig verfolgt die Stadt ausdrücklich den Ausbau der Stadtschnellbahnen – insbesondere den Bau der U-Bahnlinie 5 – und erwartet eine maßgebliche finanzielle Förderung der immens teuren Maßnahmen durch den Bund. Die ist bisher allerdings nicht absehbar. Eine Realisierung der betreffenden Projekte ist also selbst mittelfristig wenig wahrscheinlich.

Verbesserungen für Radfahrer bewirkten eher das Gegenteil

Die Orientierung an der Organisation des Fahrradverkehrs in Kopenhagen und Amsterdam ist zweifellos empfehlenswert. Bisher ist das allerdings nicht wirklich auch nur ansatzweise nachvollziehbar erfolgt. Umso bemerkenswerter ist der Anspruch, man wolle sogar nur „das Beste“ übernehmen. Als regelmäßiger Radfahrer erlebt man tagtäglich weit überwiegend das genaue Gegenteil. Selbst dort, wo mit erheblichem Aufwand punktuell offenkundig Verbesserungen erzielt werden sollten, ist nicht selten sogar eher eine Verschlechterung erreicht worden – nicht zuletzt aufgrund unzureichender Abmessungen und Absicherungen der Fahrradwege sowie erheblicher Verschlechterung der Bedingungen für den MIV, mit der Folge gegenseitiger, vielfach sicherheitskritischer Behinderungen.

In dieses Szenario passt die eher skurrile Nachricht, dass an der TU Hamburg Harburg ein Konzept für den Einsatz von Lufttaxis in Hamburg entwickelt worden ist. Damit könne angeblich „ein Prozent der Pendler in Zukunft auf Alternativen in der Luft umsteigen. Damit



**Dr.-Ing. Andreas Kossak,**  
Verkehrsexperte

würde der Luftverkehr in Hamburgs Stadtgebiet auf etwa 4.500 Flüge pro Tag ansteigen“. Tatsächlich mag es weltweit einige Städte geben, in denen der Einsatz von Lufttaxis infrage kommen könnte. Historisch gewachsene europäische Großstädte gehören jedenfalls nicht dazu. Auch hier scheint wieder der selbst erzeugte Zwang eine Rolle zu spielen, dass Hamburg sich als „City of Solutions“ anlässlich der „Welt-Konferenz für intelligente Verkehrssysteme“ (ITS) im Jahr 2021 präsentieren will, obwohl es der Stadt in der jüngeren Zeit nicht einmal gelungen ist, einen Großteil des Potenzials der verfügbaren konventionellen/analogen Instrumente auch nur annähernd voll und „intelligent“ zur Wirkung zu bringen.

Vor diesem Hintergrund drängt es sich quasi auf, dem Ersten Bürgermeister und den für die Hamburger Verkehrspolitik Verantwortlichen das klassische Motto nahe zu legen: Back to reality!

*Text:* Dr.-Ing. Andreas Kossak

# Rettung für den Resturlaub

Nach einem EuGH Urteil verfallen nicht genommene freie Tage nicht so schnell



Foto: SLH

Wer auf Sonne, Strand und Sand nicht unnütz verzichten will, hat nun bessere Karten

**Das neue Jahr beginnt für viele Arbeitnehmer mit einem Verlust: Ihr Resturlaub aus dem Jahr 2018 ist verfallen, es sei denn, die Urlaubsgewährung bis zum Jahresende war aus betrieblichen Gründen oder aufgrund von Krankheit nicht möglich. § 7 Absatz 3 des Bundesurlaubsgesetzes (BUrlG) lässt da keinen Zweifel. Abgesehen von einer großen Ausnahme für Langzeitkranke war es lange normal, dass Urlaub unwiederbringlich verfällt, wenn er nicht bis zum 31. März des Folgejahres genommen wurde. Und eine Ausgleichszahlung für nicht genommene freie Tage sieht das BUrlG in § 7 Absatz 4 nur vor, wenn Arbeitnehmer aus dem Unternehmen ausscheiden und aus diesem Grund den Urlaub nicht mehr nehmen können.**

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat dieser klaren Regelung des BUrlG durch zwei Entscheidungen im vorigen November eine Absage erteilt und die Rechte der Beschäftigten deutlich gestärkt (Az. C-684/16). Nach Auffassung der Luxemburger EuGH-Richter ist ein Verfall des Urlaubs zwar möglich, und im Falle der Beendigung des Arbeitsverhältnisses kann auch die finanzielle Vergütung wegen nicht genommenen Urlaubs wegfallen. Ein Arbeitgeber muss aber zukünftig deutlicher und rechtzeitig

darauf hinweisen, dass noch Urlaub genommen werden muss, der sonst verfällt. Macht er das nicht, dann verfällt der Urlaub nicht mehr.

**Arbeitgeber müssen Mitarbeiter auf Verfall hinweisen**

Und das stellt Arbeitgeber in Zukunft vor erhebliche Herausforderungen. Denn nach dieser Entscheidung muss der Arbeitgeber seine Beschäftigten z. B. am 30. Juni darüber informieren, soweit diese ihren Jahresurlaub noch nicht genom-

men haben. Und er muss deutlich darauf hinweisen, dass der Urlaubsanspruch am Jahresende verfällt, wenn er nicht genommen wird. Nach Auffassung der EuGH-Richter trägt zudem der Arbeitgeber die Beweislast dafür, dass er mit aller gebotenen Sorgfalt gehandelt hat, um den Arbeitnehmer tatsächlich in die Lage zu versetzen, den ihm zustehenden bezahlten Jahresurlaub zu nehmen. Es kommt demnach darauf an, ob der Arbeitnehmer aus freien Stücken und in voller Kenntnis der Sachlage darauf verzichtet

hat, seinen bezahlten Jahresurlaub zu nehmen, nachdem er in die Lage versetzt wurde, seinen Urlaubsanspruch tatsächlich wahrzunehmen.

### Beweispflicht liegt beim Chef

Kann der Arbeitgeber dies nicht beweisen, z.B. durch Empfangsquittung auf einem entsprechenden Hinweisschreiben, verstößt das Erlöschen des Urlaubsanspruchs am Ende des Bezugs- oder Übertragungszeitraums also zukünftig gegen europäisches Recht. Denn der Arbeitnehmer sei – so der EuGH – grundsätzlich als schwächere Partei des Arbeitsverhältnisses anzusehen und könne deshalb von der Einforderung seines Urlaubsanspruchs abgeschreckt sein. Daher dürfe der Anspruch auf Urlaub bzw. auf eine finanzielle Vergütung nicht automatisch dadurch verfallen, dass der Arbeitnehmer den Urlaub nicht einfordere. Arbeitgeber und deren Personalverantwortliche werden also in Zukunft bei jedem einzelnen Arbeitnehmer nachhalten müssen, ob dieser seinen Jahresurlaub genommen hat und gegebenenfalls rechtzeitig darauf hinwirken müssen, dass der (Rest-)Urlaub noch vor Jahresende in Anspruch genommen wird. Dies muss der Arbeitgeber zudem ausreichend dokumentieren, da er im Streitfall die Beweislast trägt.

### Endgültiger Verfall wohl nach 15 Monaten

Eine wichtige Frage hat der EuGH dabei aber noch nicht geklärt: die nach der endgültigen Verfallbarkeit. Denn unbegrenzt dürfen die Urlaubsansprüche nach früheren Urteilen des EuGH und auch des Bundesarbeitsgerichts (BAG) aus dem Jahr 2011 jedenfalls nicht be-

stehen bleiben. Nach diesen Urteilen (Az. EuGH C 350/06, Az. BAG 9 AZR 352/10) darf z.B. der Urlaubsanspruch für Langzeitkranke bis zu 15 Monate nach Ablauf des betreffenden Jahres noch genommen werden. Danach ist aber auch in diesen Fällen Schluss. Urlaub aus dem Jahr 2018 würde dann erst am 31. März 2020 verfallen. Zwar hat sich der EuGH noch nicht festgelegt, aber es kann davon ausgegangen werden, dass diese 15-monatige Verjährungsregelung zukünftig für alle Arbeitnehmer gelten wird.

### Ersatzzahlungen bleiben aber rechtens

Aber auch bei dieser Verfallsgrenze kann eine erhebliche Urlaubszeit zusammenkommen. Und das macht ein weiteres Urteil des EuGH interessant, nämlich die Vererbbarkeit von Urlaubsansprüchen. Denn die Luxemburger Richter haben im Vorjahr auch entschieden, dass Erben Ausgleichszahlungen für nicht genommenen Urlaub eines Verstorbenen von dessen ehemaligen Arbeitgeber verlangen können (Az. C-569/16 und C-570/16). Dahinter steckt der Gedanke, dass es beim Urlaubsanspruch nicht ausschließlich um die Erholung des Arbeitnehmers gehe. Denn es bestehe neben dem Urlaub auch noch der Anspruch auf Bezahlung während des Urlaubs – und der könne dem Arbeitnehmer oder seinen Erben nicht rückwirkend entzogen werden, stellt der EuGH klar.

### Mindestgrenze von 24 Tagen

Und noch einen weiteren Haken hat das aktuelle EuGH-Urteil: Die Unverfallbarkeit des Urlaubs gilt nur für den gesetzlichen Min-



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

desturlaub von 24 Tagen (Montag bis Samstag). Es gibt aber viele Arbeitsverhältnisse, in denen mehr Urlaub vereinbart ist. Für diesen zusätzlichen Urlaub gilt die Unverfallbarkeit nicht. Voraussetzung für diesen Unterschied ist allerdings, dass im Arbeitsvertrag zwischen gesetzlichem Mindesturlaub und vom Arbeitgeber zusätzlich gewährten Urlaub klar differenziert wird. Fehlt diese Unterscheidung im Vertrag, was insbesondere bei älteren Verträgen der Fall ist, zählt der gesamte Jahresurlaub als ein Urlaub und ist im Zweifel komplett nicht verfallbar. Für Arbeitgeber geht das schnell ins Geld, wenn statt 20 plötzlich 30 oder mehr Tage pro Jahr als Urlaubsanspruch vergütet oder gewährt werden müssen. Für die Zukunft kann Arbeitgebern daher nur geraten werden, diese Unterscheidung im Arbeitsvertrag standardmäßig vorzunehmen und ihre Arbeitsverträge dahingehend zu überarbeiten.

*Text:* Matthias Jagenberg  
[www.advo-jagenberg.de](http://www.advo-jagenberg.de)

# Essen wie bei 1001 Nacht

Im „L´Orient“ gibt es moderne libanesische Küche zu fairen Preisen



Ein Mitteleingang nach zwei Seiten



Hell und freundlich sieht es im Inneren aus

Fotos: SLH

**Der Libanon, insbesondere die Hauptstadt Beirut, war ja einst lange als die „Schweiz des Mittelmeers“ bezeichnet worden. Doch der Staat, der von Syrien und Israel umgrenzt wird, ist von den diversen Kriegen auf der Arabischen Halbinsel arg gebeutelt worden. Kaum einer weiß, dass man dort auch sehr gut zu leben und zu speisen weiß. In Hamburg-Eimsbüttel gibt es ein Restaurant, das den Beweis dafür antritt: Das „L´Orient“ in der Osterstraße. Hähnchen, Ente, Lamm, Fisch oder raffinierte Gemüsezubereitungen gibt es hier sowohl als Mittagstisch (6,90 bis 7,90 Euro) als auch in den Abendstunden, wo sich hier seit Jahren etliche Gäste aus der näheren Umgebung gerne einfinden.**

Dabei darf man sich zunächst nicht verwirren lassen. Das „L´Orient“ ist über einen in der Mitte befindlichen Haupteingang zu erreichen, der sich noch im Außenbereich in eine linke und eine rechte Eingangstür aufspaltet. In beiden sich dort auftuenden Räumen sind etliche Tische in modernem Ambiente drapiert. Beide Gaststuben sind durch die am hinteren Ende befindliche Küche verbunden

Wir nehmen in der Keimzelle des Restaurants in der rechten Seite Platz und werden flugs von einem freundlichen jungen Mann bedient,

der offenbar allzugern das Essen seiner Heimat anpreist.

Sehr zu empfehlen ist die Vorspeise Mazza, ein buntes Sammelsurium von kleinen Köstlichkeiten wie Apfelspalten mit Rosenwasser, Falafel (selbst gemachte Kichererbsenbällchen) oder einer Olivenmischung. Dazu gibt es hauchdünne Brotfladen, in die man die bis zu acht verschiedenen Angebo-



Entenbrust mit Feigen

te (11,90 Euro) wickeln kann. Das alles ist so typisch, dass man eine Portion locker zu zweit nehmen sollte, sonst bleibt kein Platz mehr für den Hauptgang.

Dafür gibt es tolle Angebote wie Poulardenbrust mit Dattel-Creme und Walnussfüllung auf Aprikosen-Orangensauce (15,90 Euro), Entenbrust auf Feigencarpaccio mit Walnuss-Anissauce und Zimt-Pimentreis (16,90 Euro) oder Lammkarree in Mandelkruste (25,90 Euro). Zu haben sind auch Wolfsbarsch oder Scampi vom Grill zu ähnlichen Preisen. Alles schmeckt genauso le-

cker, wie es sich anhört. Ein kleines Eis-Dessert wird ungefragt on top gereicht, so dass keine Wünsche offen bleiben.

*Text: Nils Knüppel*



Vorspeisen-Popourri

**L´Orient**

Osterstraße 146  
20255 Hamburg

Tel: 040 43 28 16 51

[www.restaurant-lorient.de](http://www.restaurant-lorient.de)  
[info@restaurant-lorient.de](mailto:info@restaurant-lorient.de)

**Öffnungszeiten:**

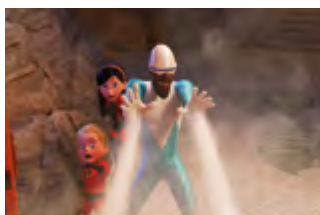
Mo. bis Fr. 12 bis 23 Uhr  
Sa. und So. 10 bis 23 Uhr

# Superhelden auf Werbetour

Nach 15 Jahren gibt es endlich eine Fortsetzung von „Die Unglaublichen“



Mom beim Imagepolieren



Ein Freund hilft aus



Die phantastischen Fünf: Familie Parr



Elastigirl legt los



Papa beim Babysitten

**Ist es wirklich schon 15 Jahre her, seit uns Familie Parr in „Die Unglaublichen“ begeisterte? Regisseur Brad Bird brauchte eine ellenlange Zeit, um die Geschichte der außergewöhnlichsten Familie aller Zeiten weiterzuerzählen. Zwischenzeitlich inszenierte er sogar einen Mission: Impossible-Film („Phantom Protokoll“). Nun aber war die Zeit reif. Bob, Helen, Violetta, Flash und Jack-Jack Parr sind zurück – und es knallt sofort mächtig.**

Der erste Film endete mit dem Auftritt des Superfieslings „Der Tunnelgräber“. Genau an dieser Stelle setzt das Sequel an (das geht wirklich nur bei Animationsfilmen: eine nahtlose Fortsetzung nach 15 Jahren). Die besonders befähigte Superheldenfamilie Parr, bestehend aus Mr. Incredible (Bob: superstark), Elastigirl (Helen: dehnbar), Violetta (unsichtbar) und Flash (superschnell) nimmt die Herausforderung sofort an und veranstaltet natürlich wieder den größtmöglichen Schaden. Schon ist die Öffentlichkeit wieder undankbar. Aber das kann der steinreiche Winston Deavor

nicht zulassen. Der will eine große Kampagne starten, um das Image der Superhelden aufzupolieren. Und als Galionsfigur muss Elastigirl ran. Kein Problem, Papa Bob ist ja emanzipiert und passt fortan auf das Baby Jack-Jack auf. Was keiner außer dem Zuschauer ahnt: Auch das Kind hat ganz besondere Fähigkeiten. Und die bringen den superstarken Bob an den Rand des Nervenzusammenbruchs...

Wie schon der Vorgänger verströmt der Film ein unwiderstehliches Sixties-Feeling. Design und vor allem Michael Giacchinis abermals geniale Musik entführen

uns in längst entschwundene Zeiten. Die Familie Parr ist natürlich an Marvel's „Fantastic Four“ angelehnt, drei von vier Figuren haben dieselben Kräfte, von Jack-Jack ganz zu schweigen. Aber ein Plagiat sind „Die Unglaublichen“ nicht. Sie beschwören ebenso die Comics der 1960er Jahre, wie auch die frühen James-Bond-Filme, vor allem musikalisch. Die Action rockt wieder mächtig, und Herz und Witz kommen nicht zu kurz. Schön ist auch, dass wieder viele der Original-Sprecher dabei sind. Im Original sind das Holly Hunter, Craig T. Nelson und Samuel

L. Jackson, in Deutsch Katrin Fröhlich, Markus Maria Profitlich und Jan Ole (der Kai Pflaume als Frozone ersetzt). Ganz so genial wie der Erstling ist die Fortsetzung nicht, aber immer noch ein Heidenspaß – und zu recht ein rauschender Erfolg. Ein dritter Teil wäre wirklich... unglücklich.

*Text: Martin Soyka*



Ab sofort zu haben

**Liquid CONcept GmbH & Co. KG:**



Ulrich Schnoor wird künftig die Geschäfte als Alleingesellschafter des weltweit im Bereich der Flüssigkeitstransporte in Intermediate Bulk Container operierenden Logistikunternehmens führen. Dafür hat er zum Jahresbeginn die Geschäftsanteile von seinen bisherigen Partnern Eycke-Christian Dörre und Ian Karan vollständig übernommen. Unter seiner Führung will das Hamburger Logistikunternehmen weiter wachsen. Dabei will Schnoor als alleiniger Geschäftsführer auf neue Geschäftsfelder bei Flüssigkeitscontainern und auf höchste Qualität bei Transportdienstleistungen setzen. Besonderes Augenmerk legt er auf

die Pflege und Intensivierung bestehender und neuer Kundenbeziehungen. Außerdem arbeitet das Unternehmen an der Entwicklung innovativer Lösungen zum Transport flüssiger Lebensmittel, bei denen die Nachhaltigkeit im Vordergrund steht.

**MOSOLF Gruppe:**



Detthold Aden gehört ab sofort dem im vergangenen Jahr gegründeten Fachbeirat der Kirchheimer Logistikgruppe an. Der ehemalige BLG-Vorstandsvorsitzende wird das vierte Mitglied bei dem auf den Transport von Automobilen spezialisierten Unternehmen sein. Neben ihm sind bereits der ehemalige Schenker Vorstands-Chef Hans-Jörg

Hager, der frühere Leiter des IT- und Logistikbereichs bei Mazda Motors, Jorgen Olesen, und der ehemalige Leiter der Instituts für Automobilwirtschaft der Hochschule Nürtingen-Geislingen, Prof. Willi Diez, vertreten.

**Deutscher Speditions- und Logistikverband:**



Björn Karas hat zum 1. Januar 2019 die Leitung des Referats Speditions- und Transportrecht/Versicherungen im Justizariat des DSLV übernommen. Der 44-jährige Volljurist folgt auf Hubert Valder, der sich im Mai dieses Jahres nach 32 Jahren Verbandszugehörigkeit in den Ruhestand verabschiedet wird.

**IMPRESSUM**

**Verleger:**

Matthias Soyka  
Norddeutsches  
Medienkontor NMK GmbH  
Minsbekkehre 14  
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-  
medienkontor.de

**Redaktion:** Matthias Soyka  
(V.i.S.d.P.)

Matthias Jagenberg  
Nils Knüppel

Dr.-Ing. Andreas Kossak  
Martin Soyka

**Medienberatung:**

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

**ISSN 2193-5874**

**Grafik:**

NMK  
Telefon: +49.40.36 09 84 79

**Auflage:**

Print: 1.200  
Online: 8.000

**Fotos:**

Stadt Land Hafen (SLH)

**Druck:**

Flyeralarm

**Preise:**

Einzelausgabe: 4,50 Euro

**Abonnements:**

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

**Erscheinungsweise:**

Monatlich online und als  
Printausgabe

**Onlineprogrammierung:**

Philip Becker

**Onlinegestaltung:**

NMK

Alle Rechte beim Verleger.  
Hamburg 2018

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**5. März 2019**



## Weniger Schiffe, mehr Ladung

**Kiel** – Den Nord-Ostseekanal befuhren im vergangenen Jahr gut 30.000 Schiffe (280 weniger als 2017), die insgesamt 87,5 Millionen Tonnen Ladung (+ ein Prozent) transportierten. Dabei passierten fast 21.000 Schiffe mit knapp 81 Millionen Tonnen den Kanal zur Gänze, über 9.100 Schiffe liefen Häfen im Kanalbereich an und bewegten 6,6 Millionen Tonnen. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist mit dem Ergebnis sehr zufrieden, da Mitte Februar 2018 ein Schiff die Schleuse Holtenau gerammt hatte und die Reparatur fast zwei Monate dauerte. Trotz des eingeschränkten Verkehrs blieb das Aufkommen stabil. Auch der Ausbau des NOKs schritt weiter voran. 155 Millionen Euro wurden investiert.

## Containerbrücke in Minden montiert



**Minden** – Der RegioPort Weser nimmt weiter Formen an. Für den neuen Containerhafen am Mittellandkanal wurde die große Kranbrücke aufgestellt, die zunächst vormontiert war. Die Hafen GmbH plant, das neue Terminal mit der Krananlage und Abstellflächen für Container Anfang April in Betrieb zu nehmen.

## TOTAL verlängert Vertrag mit HOYER



**Hamburg** – Die TOTAL Deutschland GmbH hat ihren Liefervertrag mit der HOYER Group vorzeitig um weitere fünf Jahre verlängert. Dabei wurde die Belieferung mit Kraftstoffen um 20 Standorte erweitert. Zu den Gebieten Duisburg, Gelsenkirchen, Lingen, Hartmannsdorf, Dresden und Bremen ist HOYER ab sofort auch in den Räumen Hannover und Bielefeld im Einsatz.

## Erste Hybrid-Van-Carrier bei der HHLA

**Hamburg** – Am Container Terminal Tollerort hat die HHLA erstmals zwei Hybrid-Van-Carrier im Einsatz. Sie sollen rund 15 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen, indem überschüssige Energie, etwa beim Senken der Container oder beim Bremsen, in Lithium-Ionen-Batterien gespeichert und während der Fahrt wieder abgegeben wird. Pro Fahrzeug werden so jährlich 30 bis 50 Tonnen CO<sub>2</sub> gespart.

## Neue Direktverbindung von EUROGATE

**Hamburg** – EUROGATE Intermodal hat eine neue direkte Bahnverbindung zwischen Hamburg und dem Bahntermi-

nal Singen eingerichtet. Von dort aus werden die Regionen Bodensee, Vorarlberg und Ostschweiz abgedeckt. Zunächst sind zwei Rundläufe pro Woche mit 88 TEU geplant. Auch die Auslieferung per Lkw bietet EUROGATE Intermodal mit an.

## Offshore-Versorger für Rhenus in Fahrt



**Holzwickede** – Rhenus Offshore Logistics hat zusammen mit A1 Offshore Solutions ein neues Versorgungsschiff in Betrieb genommen. Von Emden aus wird es im Auftrag des Stromnetzbetreibers TenneT Plattformen mit Material und Proviant beliefern sowie Seekabel überprüfen und reparieren. Die „Connector Express“ wurde bereits 2002 gebaut, nun aber in Odense um ein Wohnmodul für 40 Techniker erweitert. Zwei Kräne können 26 bzw. zehn Tonnen heben.

## Ocean Alliance bis 2027 verlängert

**Hainan** – Die seit 2017 bestehende Kooperation der Reedereien CMA CGM, COSCO Shipping und OOCL wurde in China bis zum Jahr 2027 um weitere fünf Jahre vorzeitig verlängert. Das Reedereibündnis gilt als das weltweit größte seiner Art.

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](mailto:ingo.kock@guehh.de)  
Internet: [www.guehh.de](http://www.guehh.de)