AUSGABE 5/2019 - Deutschland € 4,50

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Bund will EU-weit Landstrom

Die Abnahme der sauberen Energieversorgung soll in allen Häfen verpflichtend gelten

2018 haben nur 13mal Schiffe an der Landstromanlage am Altonaer Kreuzfahrtterminal Energie bezogen

Die Bundesregierung macht endlich Ernst in Sachen Umweltschutz in Häfen. Die Umlage für Erneuerbare Energie (EEG-Umlage) soll um 80 Prozent (rund fünf Cent pro KWh) gesenkt werden. Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Norbert Brackmann (CDU), kündigte zudem einen ganzen Maßnahmenkatalog an. Zu ihm gehört auch eine Initiative, die der Bund in Brüssel starten will, wonach die Abnahme von Landstrom in europäischen Häfen für alle Schiffe verpflichtend werden soll. Das würde für große Häfen wie Hamburg Investitionen in Höhe von mehreren 100 Millionen Euro bedeuten.

Der Bund schafft die EEG-Umlage für Landstrom nicht völlig ab, um nicht von der EU zurückgepfiffen zu werden. In einem EuGH-Urteil zu einer um 80 Prozent reduzierten Stromabgabe an deutsche Großunternehmen wie die Bahn hatte es Ende März dagegen geheißen, dass diese keine illegale Beihilfe darstelle. Die Schiffe sollen nun mit der Bahn gleich gestellt werden. **Seite 8**

Messe

Die transport logistic steht ganz im Zeichen von Automatisierung und Umwelt. *S.4*

Bilanz

Der Hamburger Hafen hat im ersten Quartal 2019 endlich wieder zulegen können. *S.6*

Besuch

Bundeskanzlerin Angela Merkel war vom CT Altenwerder beeindruckt. *S.10*

GROMEX DichtungsHaus

ZIGSXPRESS www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS

Liebe Leserinnen und Leser,

die Bundesregierung will die Landstromabnahme wirtschaftlich attraktiver und sogar europaweit zur Pflicht machen. Das Erste ist gut, sofern die dazu nötige Energie aus wirklich sauberen Anlagen (nicht Kohle oder Atom) kommt, das Zweite wäre wünschenswert. Zum einen für die Umwelt, zum anderen für einen fairen Wettbewerb.

Für die großen deutschen Häfen würde das jedoch gewaltige Investitionen bedeuten. Hamburg hat weit über 100 Liegeplätze. Wollte man diese alle mit dicken KV-Kabeln vernetzen, würde das Kosten im dreistelligen Millionenbereich bedeuten. Ob das Hamburger Stromnetz die zusätzliche Leistung erbringen könnte, ist dabei mehr als fraglich.

Die Lösung könnten mobilen Anlagen wie das LNG PowerPak von Becker Marine Systems sein. Hierzu müsste der Bund nur endlich einheitliche Regeln für den Umgang mit LNG erlassen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles

Messe transport logistic 4
Hamburg wird zu US-Drehkreuz 6
Bund fördert Landstrom 8
Kanzlerin bei der HHLA 10

Wirtschaft

HHLA vor Hauptversammlung 12
F.A.Kruse fährt nun mit LNG 14
CDU-Verkehrsvision 16

Recht & Geld

Arbeitszeiten dokumentieren 18

Essen

Ocean Eleven 20

DVD

The Mule 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Transcargo GmbH
Port Logistics

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

Vier Tage neue Ideen

Die Messe transport logistic steht ganz im Zeichen von Automatisierung und Umwelt

Fotos: Messe München

Sieht so die Fahrerkabine der Zukunft aus? In München wird eine Vielzahl von Konzepten präsentiert werden

Alle zwei Jahre steht München vier Tage lang ganz im Zeichen der Logistik. Am 4. Juni ist es wieder soweit: Die Messe transport logistic öffnet ihre Tore. Fast 2.200 Austeller aus 62 Ländern und Regionen werden ihre neusten Produkte in neun Hallen auf einer Ausstellungsfläche von 115.000 Quadratmetern präsentieren. Die Messeleitung erwartet über 60.000 Besucher aus gut 120 Ländern. Erstmals werden auch Vertreter aus Brasilien (Asia Shipping) mit Ständen an den Start gehen. Hinzu kommt ein umfangreiches Konferenzprogramm mit rund 200 Experten.

Eine Reihe neuer Aussteller kommt zudem aus China und Litauen. Dazu gehören Neutral Air Cargo aus Hongkong (Special Administrative Region) und die Reederei COSCO Shipping Lines mit Headquarter in China. Sie wird erstmals über einen eigenen großen Stand verfügen. Nach acht Jahren Abwesenheit wird mit DHL ein Branchenriese als Aussteller zurückkehren. Zudem werden 20 Startups ihre neuen Ideen zur Schau stellen.

Ein großes Thema dürfte die Neue Seidenstraße sein, die China mit einem gigantischen Investitionsvolumen von 1 Billion Euro wiederzubeleben versucht. Eine Chance auch für europäische Anbieter. So geht die Deutsche Bahn davon aus, ihren Warentransport über den Landweg deutlich zu steigern. Für 2018 schätzte das Unternehmen etwa 90.000 Containerbewegungen verteilt auf mehr als 3.600 Zügen zwischen China und Europa. Im Jahr 2020 kalkuliert es mit 100.000 Containern. Der Logistik-Dienstleister Rhenus bietet über ein internationales Netzwerk sowohl in Asien als auch in Europa Tür-zu-Tür-Transporte an.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Aufrechterhaltung der Logistik in immer größerer werdenden Städten. Derzeit leben in der Europäischen Union mehr als 75 Prozent aller Bürger in Städten – mit steigender Tendenz. Dieser Trend wird den Druck auf die urbane Logistik weiter verstärken, der durch den Boom des eCommerce und steigende Anforderungen an die Luftqualität bereits deutlich zugenommen hat. Die Lösungsansätze sind emissionsfreie Lkw, E-Bikes und Micro-Hubs. Ein Test der REWE Group in Köln mit Elektro-Lkw, die in der Nacht mit geräusch-optimierten Ladehilfsmitteln arbeiteten, verlief sehr positiv.

Innerhalb der Logistikbranche wird der nahende Brexit eher gelassen gesehen. Nur zwölf Prozent von 2.680 befragten Unternehmen befürchten Einbußen. Größte Herausforderung ist indes der Personal-

mangel. Ungebrochen hoch bleibt die Bereitschaft, in neue Technologien zu investieren. 60 Prozent der Befragten wollen dies tun.

Ein Problem bliebt der Schienengüterverkehr, der innerhalb der EU bei inländischen Transporten an Marktanteilen verliert. In Deutschland soll der „Masterplan Schienengüterverkehr“ nun den Anteil der Schiene am Modal Split bis zum Jahr 2030 deutlich steigern, um den weiter wachsenden Güterverkehr bewältigen zu können und um die Klimaziele doch noch zu erreichen. Mehr Kapazität durch Digitalisierung und Neubau von Strecken sollen helfen. DB Cargo will bis Ende nächsten Jahres 68.000 Waggons mit intelligenter Sensorik ausstatten, die ÖBB ist auf einem ähnlichen Weg.

Künstliche Intelligenz in der Luftfracht

In die transport logistic ist mit der air cargo Europe die größte Luftfrachtmesse der Welt mit integriert. Mehr als 220 Unternehmen aus über 40 Ländern werden auf rund 15.000 Quadratmetern ausstellen. Ein Schwerpunkt dürfte Künstliche Intelligenz sein, die bereits jetzt entlang der Luftfracht-Kette eingesetzt wird, etwa für Prognosen, optische Prozessüberwachung, die Fahrzeugwartung, das Packen von Behältern oder die Betrugserkennung. Oftmals passen zu den Luftfracht-Anforderungen auch die Verfahren der „Computational Intelligence“. Darunter werden von der Natur inspirierte Verfahren verstanden, wie zum Beispiel künstliche neuronale Netze und Schwarmintelligenz. Der Fokus liegt dabei immer auf Daten und deren automatisierter Nutzung.

Text: Matthias Soyka

MAN setzt seit Jahren auf umweltfreundliche Lkw-Antriebe

Auch neuartige Lokomotiven werden zu sehen sein

Auf dem Freigelände wird auch diesmal der Andrang wieder groß sein

Hamburg wird zu US-Drehkreuz

Die Vereinigten Staaten sind nun zweitwichtigster Handelspartner Hamburgs

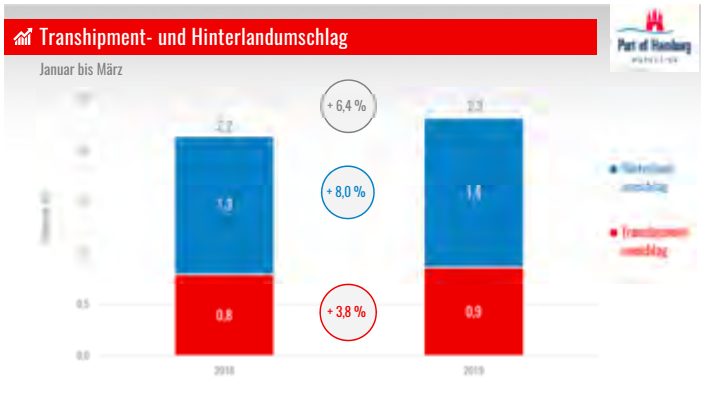
Am CT Altenwerder machen nun fünf Hapag Lloyd-Dienste und ein Dienst der japanischen ONE-Reederei fest

Der Hamburger Hafen kann nach langer Zeit wieder positive Zahlen melden. Der Seegüterumschlag stieg im ersten Quartal 2019 um sechs Prozent, der Containerverkehr sogar um 6,4 Prozent auf 2,3 Millionen TEU. Ursächlich hierfür sind fast ausschließlich die vier Dienste, die Hapag Lloyd als führende Reederei im Konsortium THE Alliance von Bremerhaven an das CT Altenwerder transferierte. Ein Plus von 121.000 TEU. Bislang fuhr nur ein Dienst von Hapag Lloyd von Hamburg aus bis an die US-Westküste. „Wir haben unsere US-Verkehre gebündelt", argumentierte Hapag Lloyd Trade Manager Thilo Trusch.

Natürlich habe man als Miteigentümer von Altenwerder (Hapag Lloyd gehören 25,1 Prozent) auch ein „gewisses Interesse" an Altenwerder, sagte er beiläufig, und hob auf die entfallenen Küstenverkehre bis nach Bremerhaven ab, die geringeren Entfernungen ins Hinterland (nur nach Bremen sei es rund 25 Kilometer weiter), die höhere Kaufkraft in der Metropolregion Hamburg, die tolle Bahnanbindung und die höhere Flexibilität, zwischen einzelnen Diensten zu wechseln. Den Euphemismus mit dem „gewissen Interesse" klärte Trusch auch nicht auf Nachfrage bei der Vorstellung der Quartalszahlen durch das Hafen Hamburg Marketing (HHM) auf. Hapag Lloyd hat mit der HHLA eine Vereinbarung am CT Altenwerder, dass die Reederei ab einer bestimmten Jahresumschlagmenge eine Gewinnausschüttung von 50 anstelle von 25 Prozent erhält („asymmetrische Gewinnbeteiligung"). Aufgrund der Durchfahrtsbeschränkungen durch die Kohlbrandbrücke ist Altenwerder für die größten Containerschiffe nicht mehr erreichbar. Hapag Lloyd drohte, den Gewinnsprung zu verlieren und verlegte deshalb ihre Flotte von 5.000-TEU-Schiffen von Bremerhaven nach Hamburg. Im vergangenen Jahr machte allein das CT Altenwerder einen Gewinn von 118 Millionen Euro, Hapag Lloyd wies ein Konzernergebnis von 46 Millionen Euro aus. Letztlich resultiert fast der gesamte Hapag Lloyd-Gewinn aus der Altenwerder-Beteiligung.

Thilo Trusch,
Hapag Lloyd Trade Manager

Wer allerdings glaubt, dass die HHLA von dieser Entwicklung profitiert hat, sieht sich getäuscht. Im ersten Quartal sank der Umschlag um 1,3 Prozent auf 1,722 Millionen TEU. Verantwortlich hierfür ist der Abzug eines CMA



CGM-Dienstes zum Eurokai. Der erlebte dagegen eine fulminante Renaissance und schoss mit 541.000 TEU um 41 Prozent in die Höhe. Auch Wilhelmshaven legte mit 205.000 TEU um 28,6 Prozent mächtig zu. Die anderen Nordrange-Häfen verbesserten sich ebenfalls: Rotterdam +7,3 Prozent, Antwerpen +0,6 Prozent. Nur Bremerhaven lag durch den Hapag Lloyd-Aderlass 7,7 Prozent im Minus.

In Hamburg erhöhte sich der Massengutumschlag mit 10,7 Millionen Tonnen sogar noch stärker (+7,5 Prozent) als der Stückgutumschlag (+5,4 Prozent). Durch die vier neuen Hapag Lloyd-Dienste rücken die USA an zweite Stelle der wichtigsten Handelspartner Hamburgs. Deutliche Nummer 1 bleibt China. Der Handel mit dem Reich der Mitte legte um 2,1 Prozent zu. Für das gesamte Jahr wird ein Warenverkehr von 750.000 TEU mit den USA erwartet. Bislang war der Umschlag von Massengütern aus der USA mit 3,2 Millionen Tonnen deutlich höher als der von Containern. Trusch glaubt nicht, dass ein möglicher Handelskrieg dies beeinflussen könnte. Viele Zölle in den USA würden auf Spezialprodukte erhoben, die in den USA gar nicht hergestellt würden. Bisher hätten sich die Drohgebärden von US-Präsident Donald Trump nicht negativ ausgewirkt.

Text: Matthias Soyka

Bund fördert Landstrom

Maritimer Koordinator kündigt Maßnahmenbündel an

Symbolischer Knopfdruck für den Start der Landstromanlage am Kieler Norwegenkai

An Landstrom scheiden sich die Geister: Die einen sagen, es sei eine Möglichkeit, schnell sauberere Luft in Häfen zu schaffen, Kritiker meinen, dass die Anlagen viel zu teuer sind und das Problem nur verlagern. Schließlich sind im allgemeinen Strommix noch Atomenergie und Kohle enthalten. Die Emissionen würden nur anderswo in die Welt geblasen. Hinzu kommt, wie in Hamburg, dass die Anlagen kaum genutzt werden. Gerade einmal 13mal im vergangenen Jahr am Kreuzfahrtterminal Altona. In Kiel ist das ganz anders.

Hier wurde am Norwegenkai eine Landstromanlage eingeweiht, die mit 1,2 Millionen Euro weniger als ein Zehntel des Hamburger Vorzeigeprojekts kostete. Und sie wird an fast jedem Tag des Jahres genutzt, denn die Color Line-Fähren „Color Magic“ und „Color Fantasy“ liegen im Wechsel täglich zwischen 10 und 14 Uhr in Kiel, um dann nach Oslo auszulaufen. 4 Millionen KWh benötigen sie im Jahr. Diese kommen nun über ein

Ulf Kämpfer,
Oberbürgermeister Kiel

Daniel Günther,
Ministerpräsident

Trond Kleivdal,
Color Line-Chef

Norbert Brackmann,
Maritimer Koordinator

Erdkabel und ein von Siemens gebautes Zwischenstück mit 4,5 MW und zehn KV Spannung an Bord.

PORT OF KIEL-Geschäftsführer Dirk Claus sprach vom „Beginn eines neuen Zeitalters“, schließlich sollen im nächsten Jahr der Schwedenkai und der Ostseekai mit ähnlichen Anlagen folgen. 15 Millionen Euro wird die Stadt dafür investieren, betonte Kiels Oberbürgermeister Ulf Kämpfer. Ziel sei es, der klimafreundlichste Hafen Europas zu werden. Dank galt vor allem Color Line-Chef Trond Kleivdal, dessen Reederei die Mehrkosten für den Landstrom zunächst einmal trägt. Die bordeigenen Schiffsdiesel erzeugen den Strom für etwa zwölf Cent pro KWh, der Landstrom kostet 19 Cent. Das Delta wird hauptsächlich von der EEG-Umlage (6,4 Cent) und dem Netzentgelt verursacht.

Hier will die Bundesregierung ansetzen, versicherte der Maritime Koordinator der Bundesregierung Norbert Brackmann (CDU). Die EEG-Umlage solle für Landstrom um 80 Prozent auf das gleiche Niveau wie das der Deutschen Bahn gesenkt werden. Bei den Netzentgelten will man Tarife einführen, die nicht mehr auf eine monatliche oder jährliche Nutzung berechnet sind, sondern nur stundenweise. Zudem wolle der Bund Investitionshilfen für den Bau von (auch mobilen) Landstromanlagen gewähren (in Kiel gab das Land ein Drittel dazu), um die Baukosten und somit den Refinanzierungsanteil, der in den Stromkosten mit eingepreist ist, gering zu halten. Letztlich sollten die Kosten für Landstrom genauso niedrig wie für an Bord erzeugten Strom sein. Zudem wolle sich der Bund für eine europaweite Anschlusspflicht an Landstrom in Häfen engagieren.

Der Anschluss ans Schiff erfolgt per Seilzug

Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther (CDU) ergänzte mit Blick auf das geplante LNG-Importterminal, dass man auch das Flüssiggas nicht bei der Erzeugung von Landstrom vergessen dürfe.

Text: Matthias Soyka

CONTAINERTRUCKING IN EUROPA IST UNSER GESCHÄFT.
Wir bedienen alle europäischen Häfen, 700 Fahrzeuge und mehr als 100 qualifizierte Mitarbeiter an 7 Standorten finden immer eine Lösung. Grenzüberschreitender Fernverkehr ist für uns genauso selbstverständlich wie Gestellungen im erweiterten Nahverkehr und große Mengen in kurzen Wochen - schnell, zuverlässig und natürlich zu einem marktgerechten Preis.

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

ANCOTRANS

Merkel von HHLA beeindruckt

Die Kanzlerin kam bestens vorbereitet zum Besuch der HHLA

HHLA-Chefin Angela Titzrath, Angela Merkel und Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher

Vergangenen Dezember hatte es noch nicht geklappt. Bundeskanzlerin Angela Merkel hatte kurzfristig einen Besuch der HHLA absagen müssen, weil sie zur Beerdigung von George Bush sen. reisen musste. Nun, fünf Monate später, stand einer Visite auf Europas modernsten Terminal in Altenwerder nichts mehr im Wege. Als um kurz nach 11 Uhr der Bundeswehrhubschrauber einschwebte, warteten bereits Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) und die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath auf die Kanzlerin.

Den kurzen Weg vom Landeplatz zu dem Begrüßungskomitee legte sie im Dienst-Audi A8 zurück, der kecker Weise auf der Ladezone hielt. Nach kurzem, freundlichem Shakehands ging es flugs in die Leitstelle, wo neben einigen der 700 Mitarbeiter auch die neusten Errungenschaften der HHLA wie eine Drohne und ein 3D-Drucker standen. Die HHLA wollte damit zeigen, was nach und neben dem Container in Zukunft noch kommen könnte, was die Kanzlerin sehr interessierte. Die war, zur Überraschung aller, bestens vorbereitet. Umsatz, Gewinn, Umschlagleistung, Auslandsbeteiligungen – alles hatte Merkel drauf. Nur eine Frage interessierte sie bei der Terminalsteuerung brennend: „Wie schaffen Sie es, dass bei jährlich 3 Millionen TEU kein Container verloren geht?“ Die Antwort kam prompt. Alles computergesteuert. Da blieb noch Zeit für Selfies mit den Mitarbeitern.

Auch der hohe Besuch musste eine gelbe Weste tragen

Anschließend begab sich der Tross in einen Bus. Selbst die Kanzlerin musste eine Sicherheitsweste und Helm aufsetzen. Personenverkehr sind die über im Boden eingelassene Induktionsspulen automatisch gesteuerten Niederflurfahrzeuge nicht gewohnt. „Jetzt auch die Kanzlerin als Gelbweste“, witzelt ein Journalist und wittert Ungemach mit Frankreich. Ungeachtet dessen funktionieren auch die Blocklager weitgehend selbsttätig. Bis 2022 soll die gesamte Anlage emissionsfrei laufen. Merkel ist beeindruckt und fährt mit einem Minifahrstuhl in einer der Containerbrücken auf über 50 Meter hoch. Von hier aus sieht sie auch das Problem des Terminals. Die Köhlbrandbrücke mit ihrer Durchfahrtshöhe von 51 Metern ist zu niedrig für die größten Containerschiffe. Hamburg erhofft sich bei einem Neubau einen Zuschuss wie vor über 40 Jahren. Damals

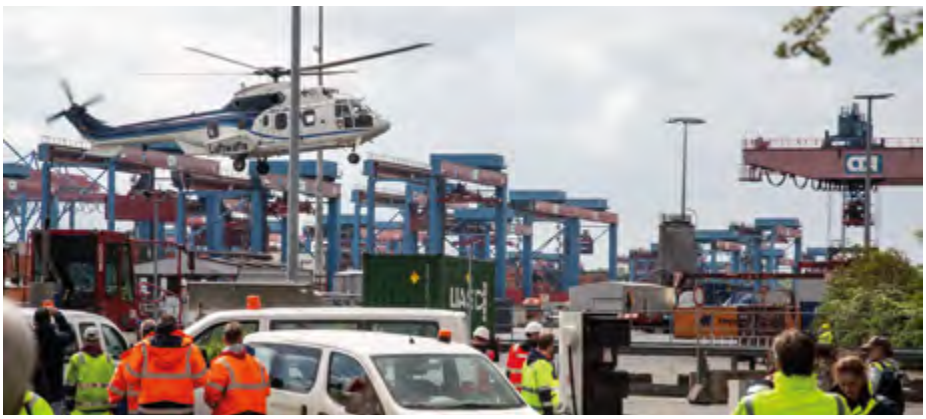
übernahm der Bund die Hälfte. Dazu schweigt die Kanzlerin. Regierungsintern gilt Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) als Bremsklotz.

Am Ende zeigte sich Merkel beeindruckt. „Hier kann man verschiedene Dinge sehen, die uns in diesen Tagen beschäftigen“, sagte sie. „Nämlich erstens, dass wir vernetzt sind in der Welt.“ Die Fragen eines Handels, bei dem keine Barrieren aufgebaut und neue protektionistische Maßnahmen ergriffen würden, – ein Seitenhieb auf US-Präsident Donald Trump – sondern bei dem Barrieren abgebaut werden, hätten etwas mit der Beschäftigungssituation von Menschen zu tun, mit dem Handelsaustausch, mit dem Wirtschaftswachstum und schlussendlich dann auch mit den Steuereinnahmen.

Automatisierung und Digitalisierung gut genutzt

„Wir sehen aber auch eine Branche im Wandel, eine Branche, die davon lebt, dass sie die Möglichkeiten der Digitalisierung schnell nutzt, und das kann man hier im Hamburger Hafen sehen: Trotz der nicht einfachen geografischen Lage – glücklicherweise kommt die Elbvertiefung jetzt – hat Hamburg in herausragender Weise sehr schnell die logistischen Möglichkeiten durch Automatisierung und durch Digitalisierung genutzt. Wir sehen hier zum Teil selbstfahrende Fahrzeuge, die auch klimafreundlich sind. Diese Digitalisierung voll zu nutzen, ist eben notwendig, um mit der Konkurrenz mithalten zu können.“ Sprach´s und stieg nach gut eineinhalb Stunden wieder in ihren Hubschrauber gen Berlin.

Text: Matthias Soyka



Einschweben des Bundeswehrhubschraubers

Zeit für ein Selfie mit der Kanzlerin im Leitstand

Die Kanzlerin in der Kanzel: Auf einer Containerbrücke in 50 Metern Höhe

Shakehands zum Abschied nach gut eineinhalb Stunden

Aktionäre loben Flexibilität

HHLA reagiert auf Staus im Hamburger Hafen mit kostenlosem Verholen

Bei der Anfahrt zum CT Altenwerder gibt es wegen Bauarbeiten am Finkenwerder Knoten viele Lkw-Staus

Die Zeiten von turbulenten Hauptversammlungen bei der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) scheinen endgültig vorbei. Mit Angela Titzrath und Jens Hansen wurde ein neues Vorstandsduo implementiert, das nun durch Torben Seebold als Nachfolger von Arbeitsvorstand Heinz Brandt aufgefüllt wurde, Prof. Peer Witten, den Aktionärsvertreter gerne als den „schlechtesten Aufsichtsratsvorsitzenden Norddeutschlands“ bezeichneten, wurde durch Ex-Bahnchef Rüdiger Grube ersetzt, und auch die Zahlen stimmen im Großen und Ganzen.

Der Kurs der Aktie kletterte seit dem Amtsantritt Titzraths vor eineinhalb Jahren um rund zehn auf 22 Euro. Ein Anstieg von über 40 Prozent. Und das, obwohl der Dax im vergangenen Jahr 18 Prozent einbüßte. Der Wert des Unternehmens beläuft sich nun auf immerhin 1,65 Milliarden Euro. „Die Stadt und die freien Aktionäre können sich über einen Wertzuwachs von über einer halben Milliarde Euro freuen“, rechnet Aktionärsvertreter Bernd Günther vor. Zudem wurde die Dividende um 13 auf 80 Cent pro Aktie erhöhte. Das ist ein sattes Plus von 17,3 Prozent. Dies sei eine Dividendenrendite von fast vier Prozent, lobt Günther.

Endlich auch bei Häfen weitere Auslandsengagements

Natürlich habe der neue Vorstand auch das Glück der Tüchtigen gehabt. Die Fahrrinnenanpassung der Elbe ist nun endlich angelaufen, was den Hamburger Hafen attraktiver macht. Mit dem Ex-Ver.di-Funktionär Seebold sei es gelungen, Ruhe in die vor allem am Burchardkai recht aufmüpfige Belegschaft zu bekommen. Und schließlich hätten der Vorstand insgesamt und die Belegschaft gute Arbeit geleistet, sagt Günther weiter. So sei es gelungen, mit dem Erwerb des Hafens Muuga nahe Tallinn endlich auch das Umschlaggeschäft auf breitere Füße zu stellen.

Besondere Anerkennung findet die jüngste Idee der HHLA. Da es im Hamburger Hafen wegen Bauarbeiten am Finkenwerder Knoten immer mehr Lkw-Staus in Richtung CT Altenwerder gibt, hat die HHLA den Reedereien das Angebot gemacht, auch die größeren Containerschiffe an mehreren Terminals zu beladen. Das zwischenzeitliche Verholen mit Kosten für Lotsen,

Schlepper, Festmacher etc., das sonst nur die kleinen Feederschiffe vollziehen, wird von der HHLA finanziert. Das zeige die Flexibilität des Vorstands, resümiert Günther anerkennend.

Sorgen bereitet ihm allein die Besetzung des Aufsichtsrats. Nachdem im vergangenen Jahr auf seinen Vorschlag hin Ex-Siemens-Nord-Chef Michael Westhagemann in das Kontrollgremium berufen worden war, schien die Überrepräsentanz der Stadt, der 68 Prozent der HHLA-Aktien gehören, gebrochen zu sein. Doch nun wurde Westhagemann neuer Wirtschaftssenator, und sein Posten soll mit dem Diplom-Kaufmann Prof. Burkhard Schwenker neu besetzt werden. Dieser hat für die Stadt bereits ein Mandat bei der Flughafen Hamburg GmbH inne. Zudem ist er im Aufsichtsrat der Haspa und der M.M.Warburg KG, die gerade im

Bernd Günther,
Aktionärsvertreter

Fokus der BaFin wegen angeblicher Cum-Ex-Geschäfte steht. Stattdessen sollten lieber Dr. Dirk Unrau als Jurist und Cornelius Geber nominiert werden, der bereits zweimal Vorstand bei Kühne + Nagel gewesen ist. Die freien Aktionäre verfügen über ein Drittel des Kapitals und noch immer über kein Aufsichtsratsmitglied. Das sei schlechter Stil.

Dirk Unrau von der Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz lobt auch die Entwicklung der HHLA-Bahntochter Metrans. Dies sei eine Erfolgsgeschichte, die Rüdiger Grube gerne bei der Deutschen Bahn gesehen hätte. Die Investitionen in die Entwicklung der Schwebebahn Hyperloop und den Transport von Containern per Drohnen sieht er gelassen. „Es gibt heute Unternehmensgründungen, die man vor zehn Jahren noch für unvernünftig gehalten hat. Die HHLA agiert sehr vorsichtig, vor allem, was die investierten Beträge angeht."

Text: Matthias Soyka

F.A. Kruse fährt nun mit LNG

Vier mit Flüssiggas angetriebene Lkw im Schichtverkehr im Einsatz

Ein neuer LNG-Flüssiggas-Lkw vor der Konzernzentrale im ChemCoastPark von Brunsbüttel

Angefangen hat alles vor 117 Jahren mit Pferd und Wagen als Fuhrunternehmen für die kaiserliche Post. Heute ist aus dem Mini-Betrieb die Friedrich A. Kruse-Unternehmensgruppe (FAK) mit mehr als 350 Mitarbeitern an den Standorten Brunsbüttel, Bremerhaven und dem dänischen Kruså geworden. Möglich wurde dies nur dank einer Philosophie, die schon der Unternehmensgründer pflegte: Vorwärts schauen, Notwendigkeiten kennen und Möglichkeiten abwägen. „Wir haben bei allen Entscheidungen die Zukunft im Blick", so Firmenchef Friedrich A. Kruse.

„Dies heißt für uns unter anderem, für den Fortbestand unseres Unternehmens zu arbeiten, nachhaltig Arbeitsplätze zu schaffen und zu sichern und diesen Mehrwert auch in die Regionen zu bringen, in denen wir Standorte haben. Es bedeutet aber auch, sich für Bewegung und Veränderung zu entscheiden." Aus dem Fuhrunternehmen von einst ist so eine hochmoderne, internationale Spedition mit 70 eigenen Lkw und 120 eigenen Trailern geworden. Darüber hinaus hat sich das Unternehmen als effizienter Logistikdienstleister etabliert, der innovative Lösungen für die speziellen Anforderungen unterschiedlichster Branchen entwickelt. Zu den aktuellen Kunden der FAK zählen u.a. Unternehmen der chemischen Industrie, der Papier- und Getränkelogistik oder der Windenergie, die bei Kruse nicht nur Services wie weltweiten Transport und Zwischenlagerung erhalten können, sondern auch mitsamt ihren individuellen Beschaffungs-, Dispositions- und Warenwirtschaftsprozessen effektiv eingebunden werden können.

Friedrich A. Kruse,
Firmeninhaber

Am Hauptsitz in Brunsbüttel im Herzen des ChemCoastParks betreibt Kruse heute drei hochmoderne Hochregallager mit insgesamt 37.500 gefahrgut-tauglichen Stellplätzen für chemische Roh-, Zwischen- und Fertigprodukte.

Weitere 20.000 Quadratmeter zum Teil mit Regalen ausgestattete Blocklagerfläche ergänzen die Logistikkapazitäten. Hier betreibt Kruse u.a. ein Service- und Ersatzteillager, von dem aus weltweite Servicestützpunkte mit rund 9.000 verschiedenen Ersatzteilen für Windkraftanlagen versorgt werden.

Auch im klassischen Speditionsbereich setzt die aktuelle, inzwischen vierte und fünfte Inhaber-Generation des Familienunternehmens weiterhin auf Bewegung und Fortschritt: So rollt ein Teil der Lkw-Flotte seit dem Jahreswechsel ein Stück nachhaltiger über Deutschlands Straßen. Vier Volvo FH LNG wurden in Dienst gestellt. Damit ist Kruse Deutschlands erste Spedition, die Volvo-Lkw mit Flüssigerdgasantrieb einsetzt.

Die strengen Umweltanforderungen der Euro-VI-Abgasnorm erreichen diese Fahrzeuge spielend. Im Vergleich zu einem aktuellen, dieselbetriebenden Fahrzeug werden darüber hinaus bei LNG die Schwefeloxid- und Feinstaub-Emissionen um fast 100 Prozent, die Stickoxid-Emissionen um rund 80 Prozent und der CO_2-Ausstoß um bis zu 15 Prozent reduziert. Die Lärmemissionen sind um bis zu 50 Prozent geringer als bei einem Dieselfahrzeug.

Ein Hochregallager in Brunsbüttel

Neben der Umweltfreundlichkeit spielen auch die Kraftstoffersparnis sowie die Mautersparnis eine Rolle. Die LNG-Lkw sind in den ersten zwei Jahren mautbefreit. Was sich durchaus rechnet, denn die Trucks werden künftig im Schichtbetrieb zwischen Brunsbüttel und dem Hamburger Hafen unterwegs sein. „Wir kommen hier auf über 200.000 gefahrene Kilometer im Jahr – pro Fahrzeug“, erläutert Kruse.

Längst hat die F.A. Kruse Unternehmensgruppe aber auch erkannt, dass die Warenströme ihrer Kunden nicht ausschließlich auf der Straße, sondern sowohl über das Gleis als auch über den Wasserweg abgebildet werden müssen. Neben dem gut ausgebauten Containerumschlagdepot in der Fährstraße, wo Gefahrguttank- und DryBulk-Container gehandelt, gelagert und gestaut werden, hat FAK am Südkai in Brunsbüttel auch den Umschlag von Stück- und Massengut für die ansässige Chemie-, Bau- und Agrarindustrie realisiert. Dank der guten Lage am Nord-Ostsee-Kanal können hier Schiffe bis 120 Meter Länge und bis zu 7,50 Meter Tiefgang abgefertigt werden. Seinem Ruf als Experte für Schwer- und Großraumlogistik wird FAK auch über die Grenzen von Brunsbüttel hinaus gerecht – in Nordenham-Blexen beispielsweise schlägt das Unternehmen in Kooperation mit der SRT Saar-Rhein-Transport GmbH und der Rhenus Midgard GmbH & Co. KG die 485 Tonnen schweren Gasturbinen für die Siemens AG aus Berlin-Moabit um und beweist damit seine Expertise als Allrounder für die Industrie.

Text: Matthias Soyka

Fragwürdige CDU-Verkehrsvision

Die Hamburger Union will nach der Bürgerschaftswahl mehr U- und S-Bahnstationen

Das Thema Verkehr hat es in den Programmen der Parteien für die nächste Hamburger Bürgerschaftswahl in die erste Reihe geschafft. Vor dem Hintergrund der in vielen Bereichen als katastrophal einzuordnenden (und in den offiziellen Ländervergleichen seit langem regelmäßig so bewerteten) Verkehrsbedingungen in der Hansestadt, ist das sehr zu begrüßen. Das gilt auch für die Formulierung ehrgeiziger Ziele, vorausgesetzt, diese sind wenigstens einigermaßen realistisch und in einen dem Wesen und der Komplexität des Themas angemessenen Zusammenhang eingebettet. Das ist umso wichtiger vor dem Hintergrund der bereits stattfindenden und für die Zukunft zu erwartenden beträchtlichen Veränderungen der Mobilitätsbedingungen und des Mobilitätsverhaltens. Eben daran hapert es aber bei den bisher öffentlich gemachten Vorstellungen der großen Parteien. Das trifft nicht zuletzt für die von der CDU vorgestellte „Verkehrsvision" zu.

Auch wenn man mit gutem Grund kein Freund des Credos eines berühmten Hamburger Ehrenbürgers ist, nach dem jemand der Visionen hat, zum Arzt gehen sollte, fällt es dem kritischen Beobachter nicht leicht, die betreffende Verkehrsvision in wesentlichen Komponenten ernst zu nehmen. Selbstverständlich ist es sehr vernünftig, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in den Vordergrund gestellt wird. Das sollte aber einigermaßen realistisch erfolgen. Stattdessen wird es zum Ziel erklärt, dass bis zum Jahr 2030 (also in rund zehn Jahren) 35 Prozent aller Wege innerhalb des Hamburger Stadtgebietes mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Laut dem derzeit aktuellsten „Bundesländerindex Mobilität und Umwelt" waren es in 2016 lediglich 22 Prozent. Eine derart drastische Veränderung des Modal Splits (Anteile der einzelnen Verkehrsarten) in einer Metropole in so kurzer Zeit wäre weltweit mit Abstand einmalig.

Im Dunkeln bleibt dabei zudem, wie und auf wessen Kosten die dafür erforderlichen Kapazitäten im Nahverkehr geschaffen/bereitgestellt werden sollen. Das gilt nicht zuletzt für den ausdrücklich angestrebten „durchgehenden 24-Stunden-Betrieb auch an Wochenenden", der ohnehin nur sehr geringfügig zur Modal-Split-Verschiebung beitragen würde. Gar nicht erkennbar ist, ob sich die Verfasser der Vision in diesem Zusammenhang mit den Entwicklungen hinsichtlich der gegenwärtig bereits rapide zunehmenden Zahl von Mobility-Sharing-Diensten auf der Basis von Pkws und Sammeltaxis sowie des „Microtransit" („Scooter" etc.) auseinandergesetzt haben.

Massive Bedrohung der Substanz des ÖPNV

Dazu gehören auch die zahlreichen „Spielarten", die in Hinblick auf die Durchführung der Intelligent Transport Systems-Konferenz (ITS) 2021 von der Stadt bzw. den Veranstaltern seit dem Zuschlag hektisch ins Spiel gebracht werden. Nicht wenige unabhängige qualifizierte Fachleute sehen in den betreffenden Angeboten eine massive Bedrohung der Substanz des ÖPNV und damit eher die Wahrscheinlichkeit der Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des Pkw-Verkehrs.

Völlig absurd ist die zentrale Komponente der „Vision", nach der „die Hamburger langfristig von jedem Punkt der Stadt aus innerhalb von zehn Minuten fußläufig eine S- oder U-Bahnstation erreichen können" sollen. Wer sich einiger Maßen mit der Geographie und der Siedlungsstruktur Hamburgs sowie den systemimmanenten Rahmenbedingungen des ÖPNV auskennt, kann diese Komponente der „Vision" nur als abwegig einordnen, ganz abgesehen davon, dass ihre Realisierung unbezahlbar wäre. Die Verfasser der „Vision" sollten sich in diesem Zusammenhang unter anderem die aktuellen Probleme der Realisierung der U-Bahnlinie 5 vor Augen halten. Das betrifft insbesondere den Nachweis der ökonomischen Vertretbarkeit (Nutzen-Kosten-Relation deutlich besser als 1,0) des Projektes als Voraussetzung für die Beteiligung des Bundes an der Finanzierung.

Gerade der Hamburger CDU-Bundestagsabgeordnete Christoph Ploß hat sehr zu Recht wiederholt darauf hingewiesen,

dass für die U5 bis heute keine „standardisierte Bewertung“ vorliege. Deren positives Ergebnis ist derzeit aber zwingende Bedingung für die Einreihung einer Maßnahme in die lange „Warteliste“ der um Bundesbeteiligung konkurrierenden ÖPNV-Projekte. Das betreffende Bewertungsverfahren ist zwar methodisch höchst fragwürdig. Unabhängige Fachleute sprechen seit Jahrzehnten von „Bewertungshokuspokus“. Ihre formale Anwendung ist aber laut Haushaltsordnung des Bundes und der Länder für die Mitfinanzierung aus Steuermitteln nach wie vor verbindlich.

Zwar hat der Bundestagsverkehrsausschuss anlässlich einer öffentlichen Expertenanhörung in 2011 die Kritik an dem Verfahren zustimmend zur Kenntnis genommen. Gleichwohl wird jedenfalls auch in Zukunft das Ergebnis einer – dann hoffentlich methodisch und fachlich besser qualifizierten – Bewertung der ökonomischen Vorteilhaftigkeit/Vertretbarkeit der jeweiligen Maßnahme Bedingung für die Realisierung unter finanzieller Beteiligung durch die öffentliche Hand sein. Ein solches Ergebnis wäre für die weit überwiegende Mehrzahl der Maßnahmen, die erforderlich wären, die diesbezügliche „Vision“ der Verkehrsexperten der CDU umzusetzen, völlig undenkbar. Das würde selbst dann gelten, wenn nicht nur von S- und U-Bahnen die Rede wäre, sondern auch die wesentlich kostengünstigeren und fahrgastfreundlicheren Stadtbahnen mit in Betracht gezogen würden. Deren Berücksichtigung wäre bei den tatsächlich sinnvollen Erweiterungen des Netzes der städtischen Nahverkehrsbahnen in Hamburg jedenfalls dringend zu empfehlen.

Grundsätzlich völlig richtig ist ebenfalls die Zielsetzung, die Benutzung des ÖPNV durch ein attraktiveres Tarifsystem zu fördern. Dazu reicht es allerdings nicht, sich auf das viel zitierte „365 Euro Jahresticket“ der Wiener Linien zu berufen, zumal, wenn dessen Gültigkeit lediglich auf „Schüler, Azubis, Senioren und Hamburger, die dafür auf ihren Pkw verzichten“ (wie will man Letzteres handhaben?) beschränkt sein soll. Tatsächlich müssen die ÖPNV-Tarife im HVV-Bereich insgesamt erheblich reduziert werden, um einen deutlichen Modal-Split-Effekt zu bewirken. Sehr begrüßenswert ist zweifellos auch der Vorschlag bzw. die Forderung, den Fährverkehr auf Alster und Elbe wieder systematisch und tariflich in den allgemeinen ÖPNV zu integrieren sowie auszuweiten, anstatt ihn zu reduzieren und zu einem teuren Touristen-Vergnügen zu degradieren, wie das seit einiger Zeit geschieht.

Busse und Bahnen mit mehr Drittmitteln mitfinanzieren

Beide vorgenannten Komponenten setzen allerdings voraus, dass der ÖPNV in beträchtlich größerem Umfang als bisher durch Drittmittel mitfinanziert wird. Dazu bietet sich insbesondere die weltweit zunehmend praktizierte Nutznießermitfinanzierung (Sondersteuern, Sonderabgaben, City-Maut etc.) an. Vor dem Hintergrund der seit langem kritischen Verkehrs- und Umweltverhältnisse in Hamburg kann es nicht darum gehen, weiterhin einen möglichst vorderen Rang auf der Liste der Verbünde mit einem hohen Anteil der Selbstfinanzierung durch Fahrgeldeinnahmen zu besetzen, sondern muss die nachhaltige Problembeseitigung mit adäquaten Mitteln das Kernziel sein.

Dr.-Ing. Andreas Kossak,
Verkehrsexperte

Anstelle von nebulösen Begriffen, wie „Verkehrsfrieden“ und „Mobilitätsgarantie“ wäre im Übrigen vor allem die Skizzierung eines überzeugenden integrierten Verkehrskonzeptes für die Stadt Hamburg und die Metropolregion wünschenswert. Dabei sollten sowohl die absehbaren Veränderungen der Mobilitätsbedingungen Berücksichtigung finden, als auch die Orientierung an Schwerpunktthemen wie Klimawandel, nahverkehrsorientierte Stadtentwicklung, „Vision Zero“ (Null Tote im Straßenverkehr) und „New Urbanism“ (lebendige/lebenswerte Stadtstraßenräume) erfolgen. Nichts davon findet sich in den Verlautbarungen zur „Verkehrsvision“ der CDU. Ähnliches gilt allerdings auch für die Programme/Vorstellungen der anderen großen Parteien, soweit diese bisher bekannt sind.

Text: Dr.-Ing Andreas Kossak

EuGH führt die Stechuhr wieder ein

Sämtliche Arbeitszeiten müssen künftig dokumentiert werden

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat entschieden, dass die EU-Staaten Arbeitgeber verpflichten müssen, Systeme zur Arbeitszeiterfassung einzurichten. Arbeitgeber müssen die Arbeitszeiten ihrer Arbeitnehmer dabei komplett erfassen, verlangen die EU-Richter, denn nur so lasse sich überprüfen, ob zulässige Arbeitszeiten überschritten würden (Urteil vom 14. Mai 2019, Az. C-55/18).

Im konkreten Fall hatte eine spanische Gewerkschaft die Deutsche Bank in Spanien verklagt. Die Bank sollte dazu verpflichtet werden, die Arbeitszeiten ihrer Arbeitnehmer voll aufzuzeichnen. Nach spanischem Recht ist dies nur für Überstunden vorgeschrieben. Doch ohne auch die reguläre Arbeitszeit zu messen, könnten geleistete Überstunden nicht ohne weiteres bestimmt werden, machte die spanische Gewerkschaft geltend.

Art der Datenerfassung ist jedem selbst überlassen

In Deutschland gibt es vergleichbare Regelungen im Arbeitszeitgesetz (ArbZG). Danach müssen Arbeitgeber nur die über die werktägliche Arbeitszeit hinausgehende Arbeitszeit aufzeichnen (§ 16 Abs. 2 ArbZG). Wie diese Arbeitszeiterfassung aussehen soll, etwa per Stempeluhr, per Smartphone-App oder einfach nur mit einer Zettelwirtschaft, ist nicht vorgeschrieben. Die Zeiterfassung, die in einigen Unternehmen bereits praktiziert wird, beruht daher in der Regel auf Tarifverträgen oder innerbetrieblichen Vorgaben.

Der EuGH verweist nun auf die EU-Grundrechte-Charta. Laut Artikel 31 habe jeder Arbeitnehmer das Recht auf eine Begrenzung der Höchstarbeitszeit und auf tägliche und wöchentliche Ruhezeiten. Dieses Recht sei in der EU-Arbeitszeitrichtlinie weiter konkretisiert. Doch ohne ein System zur Messung der täglichen Arbeitszeit könne weder die Zahl der geleisteten Arbeitsstunden und ihre zeitliche Verteilung noch die Zahl der Überstunden objektiv und verlässlich ermittelt werden. Arbeitnehmern sei es dann nur äußerst schwierig oder gar praktisch unmöglich, ihre Rechte durchzusetzen. Die objektive Bestimmung der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit sei daher unerlässlich, erklärten die Richter. Ein Arbeitszeiterfassungssystem sei hier ein besonders wirksames Mittel.

Nicht entschieden hat der EuGH, ob ein unmittelbarer Anspruch eines Arbeitnehmers gegenüber dem Arbeitgeber auf Arbeitszeiterfassung besteht oder ob erst einmal die EU-Mitgliedstaaten dazu Regelungen erlassen müssen. Ausgeschlossen ist ein direkter Anspruch allerdings nicht. Nach EU-Recht können bei einer Verletzung von Grundrechten betroffene Arbeitnehmer sich direkt auf EuGH-Entscheidungen berufen, ohne erst einmal darauf warten zu müssen, dass der nationale Gesetzgeber seine Vorschriften an EU-Recht anpasst, wie der EuGH am 6. November 2018 in einem Rechtsstreit um die Vererbbarkeit von Urlaubsansprüchen urteilte (AZ: C-569/16; C-570/16). Voraussetzung hierfür sei, dass die nationalen Gesetze nicht nach EU-Recht ausgelegt werden können, hieß es damals.

Laut EuGH ist es nun also Aufgabe der EU-Mitgliedsstaaten, Arbeitgeber zu verpflichten, ein „objektives, verlässliches und zugängliches System“ zur Arbeitszeiterfassung einzurichten. Über die konkrete Umsetzung und Art des Systems dürfen die EU-Länder eigenständig bestimmen. Dabei sei es erlaubt, auf Besonderheiten des jeweiligen Tätigkeitsbereichs und „Eigenheiten bestimmter Unternehmen“ einzugehen. So könne zum Beispiel die Größe eines Unternehmens bei der Entscheidung für ein Instrument beachtet werden.

Darf man seine Arbeitszeit weiterhin selbst aufzeichnen?

Wie sich das Urteil auf deutsche Arbeitgeber auswirkt, bleibt abzuwarten. Denn ungeklärt ist insbesondere die Frage, ob Arbeitgeber ihre Arbeitnehmer auch in Zukunft verpflichten können, die von ihnen geleistete Arbeit selbst aufzuzeichnen, wie es weitverbreitete Praxis ist.

An der bisher im deutschen Arbeitszeitgesetz geregelten Pra-

xis wird sich vermutlich wenig ändern. Denn schon jetzt muss nach dem Gesetz die über die reguläre Arbeitszeit hinausgehende Arbeitszeit, also Überstunden, erfasst werden. Dafür muss aber die reguläre Arbeitszeit bekannt sein. Im Ergebnis muss der Arbeitgeber bereits nach der bestehenden Rechtslage die reguläre Arbeitszeit feststellen. Und wenn schon Überstunden festgehalten werden, ist die Erfassung der regulären Arbeitszeit ein denkbar kleiner Sprung. Aber auch die mittlerweile weitverbreitete „Vertrauensarbeitszeit“ bedeutet nicht, dass die Arbeitszeit in Betrieben nicht erfasst wird. Sie wird lediglich vom Arbeitgeber nicht kontrolliert, wobei das Arbeitszeitgesetz in § 18 ohnehin wichtige Ausnahmen bei leitenden Angestellten und anderen Führungskräften zulässt.

Erheblicher Mehraufwand für Betrieb ohne Zeiterfassung

Für Betriebe, die bislang noch keine Zeiterfassungssysteme haben, bedeutet das Urteil allerdings einen erheblichen Mehraufwand. Denn um eine lückenlose Zeiterfassung kommt in Zukunft kein Arbeitgeber herum. Jedoch ist noch gar nicht ersichtlich, ob künftig ganz genau erfasst werden muss, wann die Arbeitsleistung erbracht wird oder ob nur die Anzahl der Arbeitsstunden am Tag dokumentiert werden muss. Aber auch für die Arbeitnehmer bedeutet das Urteil einen deutlichen Mehraufwand. Denn nach der Logik der EuGH-Richter muss zukünftig jeder Arbeitnehmer die Zeiterfassung jederzeit einschalten, selbst wenn er um Mitternacht von zu Hause aus noch eine Viertelstunde lang E-Mails liest. Vertrauensarbeitszeit und nicht im Einzelnen erfasste Überstunden wird es in der bisherigen Form also nicht mehr geben können. Auch diese müssen nach dem Urteil voll erfasst werden.

Neue Regelung gilt für Voll- und Teilzeitbeschäftigte

Die Entscheidung dürfte im Übrigen für Voll- und Teilzeitbeschäftigte gleichermaßen gelten. Arbeitgebern, die sich nicht an die Dokumentationspflichten halten, drohen bereits nach der bisher geltenden Rechtslage bis zu 15.000 Euro Geldbuße wegen einer Ordnungswidrigkeit (§ 22 ArbZG). Wie genau solche Ordnungswidrigkeiten künftig im Einzelnen überprüft und aufgespürt werden sollen, ist allerdings noch völlig offen. Arbeitgeber die noch kein Zeiterfassungssystem eingeführt haben, sollten sich also vorab gut beraten lassen, um für die jetzt anstehende Änderung des Arbeitszeitgesetzes gerüstet zu sein. Aber auch bestehende Zeiterfassungssysteme sollten auf ihre Tauglichkeit im Hinblick auf die zu erwartenden neuen Gesetzesregelungen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Wie viel Zeit dafür bleibt, hängt davon ab, wie schnell der Bundestag die neuen Regelungen verabschiedet und ob Übergangsfristen vorgesehen werden.

Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Heinrich Osse
LAGERHAUS GMBH

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

Fish and Ships

Im „Ocean Eleven“ in Laboe kann man den Schiffen beim Auslaufen zusehen

Eine Ostseefähre geht im Hintergrund auf Fahrt

Fotos: SLH

Tische hinter Glas und eine beheizte Lounge

Ok. Der Sommer naht und man muss einmal raus aus der Stadt. In Laboe vor den Toren Kiels ist man da gut aufgehoben, wenn man sich an der vor kurzem umgebauten Promenade ein wenig Seeluft um die Nase wehen lassen will. Unmittelbar vor dem Hafen liegt das „Ocean Eleven“, ein weißer Flachbau mir Terrasse und einer überdachten Glaslounge, in dem man ebenso Pasta, Burger oder Currywurst schnabbulieren oder einen Drink genießen kann.

Ab dem späten Vormittag ist die Küche rund um die Uhr besetzt. Sie verbindet internationale moderne Gastronomie mit nordisch traditioneller Art. Egal also, wann man kommt: Man kann aus vier verschiedenen Burger-Variationen (eine ist ve-gan) wählen, die je um die 13 Euro kosten und wahlweise mit Pommes frites oder frittierten Süßkartoffeln gereicht werden. Es gibt aber in ähnlicher Preisklasse auch den deutschen Klassiker schlechthin: Currywurst mit einer „Geheimsauce“, Pommes und Baguette. Auch die drei Pasta-Teller liegen auf gleichem Niveau, wobei diese ebenso wie die diversen Ofenkartoffel-Gerichte auch mit unterschiedlichen Fischarten gereicht werden: Lachs, Garnelen, Matjes oder Fischburger gibt es ebenso wie eine Krabbensuppe (6,90 Euro) oder Dorschfilet bzw. Scholle (je 18,90 Euro).

Gläserne Trennwände auf der hölzernen Außenterrasse sorgen dafür, dass man sich um das Wetter nicht allzu große Sorgen machen muss. Sollte neben Wind auch Kälte nerven, stehen große Heizstrahler bereit, um den Gästen den Verzehr der leckeren Speisen noch angenehmer zu machen. Kommt freilich auch noch nass von oben, kann man in die gläserne Lounge oder eben ins Innere dersRestaurants flüchten, wo es auch ganz gemütlich ist.

Burger mIt Süß-Pommes

Wer freilich weiter flanieren will, kann zumindest die Getränke erst einmal mitnehmen. Unmittelbar vor der Terrasse befindet sich der Sandstrand, an dem man in einigen hauseigenen Liegestühlen Platz nehmen und der Sonne frönen kann, sofern diese scheint.

Auch am Nachmittag lohnt es sich, hier vorbei zu schauen. Neben dem Tresen gibt es diverse Kuchen, die man sich ebenso wie belgische Waffeln mit Kirschen und/oder Vanilleeis reinziehen kann. Wer Zeit hat, sollte aber bis zum Abend bleiben, denn von hier aus kann man einen wunderbaren Sonnenuntergang über der Kieler Förde miterleben.

Text: Nils Knüppel

Fisch und Salz-Fritten

Ocean Eleven
Hafenplatz 11
24235 Laboe
Tel: 04343 - 49 46 46 4
info@ocean-eleven.de
www.ocean-eleven.de

Öffnungszeiten:
Täglich ab 11.30 Uhr

Es ist nie zu spät

In „The Mule“ spielt Clint Eastwood einen greisen Drogenkurier

Heimliche Bewunderin

Nur keine Fragen

Earl bliebt bei seinen Fahrten cool

Fotos: Warner Bros. Pictrues

Als Gärtner pleite

Mühsame Familie

Clint Eastwood ist ein Phänomen. Eigentlich hatte er schon seinen Leinwand-Abschied mit „Gran Torino“ zelebriert, aber zehn Jahre später ist er immer noch im Geschäft, und zwar nicht nur als Darsteller, sondern auch als Regisseur. Während des Drehs 88 Jahre alt und praktisch taub, kommt er zurück und zeigt noch einmal, was er kann. In „The Mule“ schildert er die an wahre Begebenheiten angelehnte Geschichte eines Greises, der zum besten Drogenkurier eines mexikanischen Kartells mutiert.

Mit fast 90 Jahren muss Earl (Eastwood) mit seiner Blumenzucht Insolvenz anmelden. Earl hat sein gesamtes Leben seinem Beruf geopfert (und ist gleichzeitig unbewusst vor seiner Familie weggelaufen), weswegen seine Frau sich schon lange von ihm abgewandt hat. Gerade als auch seine wirtschaftliche Existenz am Boden liegt, kommt er zufällig an einen neuen Job: Kurierfahrer. Fragen sind unerwünscht, in das Paket schauen ist verboten. Aber Dinge von A nach B transportieren kann Earl sehr gut, und seine Erscheinung ist eine perfekte Tarnung. Welcher Polizist würde schon ahnen, dass sich in den Taschen hinten auf Earls Pickup Hunderte Kilo von Kokain befinden…?

So unglaublich es klingt: Die Geschichte ist so ähnlich geschehen. Leo Sharp wurde im Alter von 87 Jahren festgenommen, als er über 100 kg Kokain Richtung Detroit transportierte. An seinem 90. Geburtstag wurde er zu einer dreijährigen Freiheitsstrafe verurteilt (und das in den USA!), von der er ca. 13 Monate absaß (!!!), bevor er aus gesundheitlichen Gründen entlassen wurde. Das schreit nach einer Verfilmung, und Eastwood ist die Idealbesetzung. Man möchte meinen, dass der Großmeister der Coolness einfach gewohnt zynisch und wortkarg sein Ding abzieht, aber weit gefehlt: Eastwood ist charmant! Mit seinem Charisma und ordentlich Witz wickelt er nicht nur ältliche Frauen sondern auch Gangster und Polizisten um den Finger. So hat man den Meister der Gunfights noch nie gesehen. Der Film ist lustig, tragisch und immer ehrlich. Nie wird verharmlost, was die Hauptfigur da macht. Auch das Milieu, in dem sich Earl bewegt, wird nicht glorifiziert. Earl hat auf den letzten Metern noch einmal die Chance auf einen Spurt, wenn auch in die falsche Richtung. Dass die Nebenrollen mit Diane Wiest, Bradley Cooper, Michael Peña, seiner Tochter Alison und Laurence Fishburne prominent besetzt sind, ist bei einem Eastwood-Film fast logisch.

The Mule ist ein rundum gelungener Film, der ohne größere Schießereien auskommt, trotzdem gut unterhält und eine wichtige Botschaft transportiert: Es ist nie zu spät.

Text: Martin Soyka

Ab 20 Juni zu haben

Daimler Financial Services AG:

Die Tochtergesellschaft des Automobilkonzerns hat ein neues Vorstandsressort eingeführt: Digital and Mobilty Solutions. Jörg Lamparter (Foto) wurde dazu zum neuen Vorstand berufen. Er war bislang Geschäftsführer der Daimler Mobility Services GmbH. In dem Wachstumsfeld Mobilitätsdienstleistungen zählt Daimler weltweit 31 Millionen Kunden. Zukünftig wird Lamparter auch die vollständige Digitalisierung der Produkte und Prozesse innerhalb des Unternehmens verantworten. Im kommenden Monat wird das Unternehmen in Daimler Mobility AG unbenannt. CEO wird Franz Reiner, derzeitig Vorstandsvorsitzender der Mercedes-Benz Bank AG. Er ist Nachfolger von Klaus Entenmann, der in den Ruhestand geht. Benedikt Schell, bislang Chief Experience Officer der Daimler Financial Services AG, wird zudem den Vorstandsvorsitz der Mercedes-Benz Bank AG übernehmen.

Hafen Hamburg Marketing:

Die Hafen Hamburg Marketing Repräsentanz in Shanghai hat sich personell neu aufgestellt. Der bisherige Leiter, Lars Anke, hat die Niederlassung auf eigenen Wunsch verlassen, um sich neuen Aufgaben in der Hafenwirtschaft in Hamburg zu widmen. Als neue Leiterin agiert ab diesem Zeitpunkt die bisherige stellvertretende Leiterin der Repräsentanz, Pan Hua. Die Position der stellvertretenden Leitung wurde mit Michael Wunderlich nachbesetzt.

DAKOSY Datenkommunikationssystem AG :

Der Aufsichtsrat hat Jens Hansen, Vorstand der Hamburger Hafen- und Logistik AG (HHLA) für die Bereiche Betrieb, Technik und Informationssysteme, einstimmig zu seinem Aufsichtsratsvorsitzenden berufen. Er tritt die Nachfolge von Johann Killinger an, der seinen Vorsitz nach 25 Jahren im DAKOSY-Aufsichtsrat abgegeben hat und dem Gremium als ordentliches Mitglied erhalten bleibt.

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:
9. Juli 2019

STADT LAND HAFEN

Veterinäramt an Slot-System angeschlossen

Hamburg – Die DAKOSY AG hat das Veterinäramt an ihr elektronisches Slotbuchungssystem angeschlossen. Fuhrunternehmer und Lkw-Fahrer können dann über das System Zeitfenster für die Beschau beim Veterinäramt buchen. Lange Staus an den beiden Abfertigungsstellen im Hamburger Hafen sollen damit der Vergangenheit angehören. Das Veterinär- und Einfuhramt ist das erste Amt, das sich an das System anschließen wird, das seit rund zwei Jahren an den Containerterminals zum Einsatz kommt.

Update optimiert Lkw-Transporte

Hamburg – EUROGATE Intermodal (EGIM) optimiert weiter die Verkehrslogistik innerhalb des überlasteten Hamburger Hafens, indem es eine überarbeitete Version seiner Applikation TRoad veröffentlicht hat. Die App, die im März 2015 erstmals präsentiert wurde, vereinfacht die Routenplanung für den Nahverkehr in und um den Hamburger Hafen unter Einbeziehung der aktuellen Marktbedürfnisse, insbesondere hinsichtlich des Slotbuchungsverfahrens. Durch eine Push-Nachricht kommuniziert die App direkt mit dem Smartphone der Fahrer und weist ihnen Fahrten zu. Das Update von TRoad, das EGIM gemeinsam mit dem Department HITeC (Hamburger Informatik Technologie Center e.V.) der Universität Hamburg entwickelt hat, erleichtert die Disposition und Steuerung der Lkw-Transporte erheblich. Mussten sich Fahrer bis zur ersten Einführung von TRoad noch auf den Hafenfunk verlassen und gegebenenfalls Leerfahrten in Kauf nehmen, um die Papiere für ihre nächste Tour im Dispositionsbüro abzuholen, berechnet bei der neuen TRoad nun ein automatisierter Algorithmus die effizienteste Transportlösung für den jeweiligen Auftrag. Dies geschieht auf Basis der vergangenen Fahrten und der aktuellen Verkehrslage, sodass der passendste Fahrer hinsichtlich zeitlicher, örtlicher und organisatorischer Aspekte (z.B. Gefahrguttransporte, Fahrerqualifikationen) unter allen angeschlossenen Unternehmen ermittelt wird. Die Verfügbarkeit sowie notwendige Wechsel von Chassis werden ebenfalls berücksichtigt.

Digitale Plattform für Binnenschiffe

Hamburg – Das Hamburg Vessel Coordination Center (HVCC), ein vor zehn Jahre gegründetes Gemeinschaftsunternehmen von HHLA und EUROGATE, entwickelt nun auch eine digitale Plattform eigens für Binnenschiffe, über die Schiffsanläufe zukünftig zentral koordiniert werden können. Seit 2012 ist das jährliche Containervolumen, das den Hamburger Hafen per Binnenschiff erreicht oder verlässt, um 40 Prozent auf über 128.000 Standardcontainer (TEU) gestiegen. Hinzu kamen im vergangenen Jahr über 100.000 TEU Transporte zwischen den Terminals per Binnenschiff. Ein wesentliches Ziel einer zentralen Binnenschiffskoordination sind der Abbau von Ineffizienzen entlang der Transportkette, eine erhöhte Transparenz der Planungsdaten und somit eine verbesserte Verlässlichkeit der Abfertigung für alle Beteiligten.

Neue Shuttleverbindung Hamburg-Köln

Hamburg – Seit Anfang Mai verkehrt eine neue Shuttlezugverbindung dreimal wöchentlich von Hamburg und Bremerhaven nach Köln. Die Linie wird gemeinsam von der CTS Container Terminal GmbH Köln und der IGS Logistics Group Hamburg betrieben. Die Traktion der Waggons hat RheinCargo übernommen, die bereits regelmäßige Massengutverkehre zwischen dem Rheinland und dem Hamburger Hafen auf der Schiene befördert.

seit 1962

GÜHH

Güterkraftverkehr Hamburg-Holstein GmbH

Internationale Spedition & Lagerei

Wir fahren ab ... auf Ihren Bedarf!

Täglich Paletten europaweit via Palletways We Deliver

Leistungen:

- Stückgutversand
- Stahllogistik
- Schiffsersatzteillager
- Nahverkehr
- Fernverkehr
- Seefracht
- Schiene
- Luftfracht

Güterkraftverkehr
Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
22113 Hamburg

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

Kiel
Tel: +49 431 248 51 68

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