

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse



FURUNO
Innovative Marine-Elektronik

www.FURUNO.de

Navigations- und Kommunikationsausrüstung · Beratung · Projektierung · Installation · Training · weltweiter Service

Landstrom ohne LNG

Die Pläne des Hamburger Senats stoßen bei der Opposition auf harsche Kritik

Der Hamburger Senat will in den kommenden Jahren fast 76 Millionen Euro in den Bau von zehn Landstromanlagen im Hamburger Hafen stecken, mit denen die Luftqualität in der Innenstadt verbessert werden soll. Doch das Konzept sorgt für Kritik. Die wesentlich günstiger und schneller zu realisierenden LNG-Lösungen finden überhaupt keine Erwähnung, zudem wird die Kreuzschiffahrt einseitig bevorteilt.

Zwei Landstromanschlüsse werden an Kreuzfahrtterminals entstehen. Sie sollen aber mehr als die Hälfte der Kosten verschlingen, obwohl Kreuzfahrtschiffe nur zwei Prozent



Das LNG PowerPac wurde eineinhalb Jahre am Burchardkai getestet

aller Seeschiffe ausmachen, die jährlich den Hamburger Hafen anlaufen. Sogar in der Senatsdrucksache selbst, in der die Pläne vorgestellt werden, wird der Umweltnutzen dieser Maß-

nahme angezweifelt: „Landstromanlagen für Kreuzfahrtschiffe haben keine signifikanten Auswirkungen auf die Ergebnisse und die Einhaltung des Luftreinhalteplans.“ Seite 6

Schnapsidee

Warum nicht Methanol (Alkohol) als Ersatzbrennstoff einsetzen, fragt ein Experte. *S.4*

Sperrwerkschutz

Die Umweltminister der Nordstaaten denken laut über ein Elbsperrwerk nach. *S.10*

Tunnellösung

Hamburgs Finanzsenator glaubt an eine unterirdische Querung am Köhlbrand. *S.12*

GROMEX
DichtungHaus

ZIGSXPRESS
www.zigsxpress.de

LADOGA EXPRESS





Liebe Leserinnen und Leser,

Hamburg war einmal Vorreiter beim technischen Fortschritt im maritimen Bereich. Davon hat sich der rot-grüne Senat nun endgültig verabschiedet. Die Landstrompläne sind ein Offenbarungseid. Da wird einseitig auf die Verkabelung der Terminals mit dem allgemeinen Stromnetz gesetzt, das zu weit über 90 Prozent aus dem Kohlekraftwerk Moorburg gespeist wird. Die Umweltbelastung wird so nur wenige Kilometer flussabwärts verschoben.

Deutlich größere Erfolge zu erheblichen geringeren Kosten würde das LNG PowerPac bringen. Doch der Senat will dies nicht, argumentiert u.a. damit, dass andere Häfen diese ja auch noch nicht einsetzen, Schiffe umgerüstet werden müssten. Das ist beim Landstrom aber nicht viel anders. Man müsste nur den Mut haben, einmal voran zu gehen.

So wie früher einmal.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

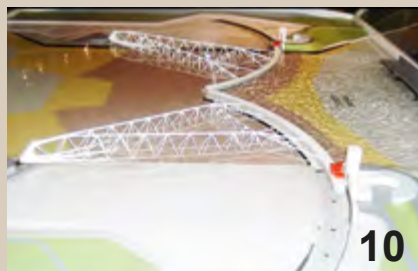
Aktuelles



4



6



10



12



14

Kritik am Klimapakt	4
Die Landstrompläne der HPA	6
UVHH mit 2019 zufrieden	8
Sperrwerk für die Elbe?	10
Dressel will Tunnellösung	12
Ärger um Feuerlöschboote	14

Wirtschaft



16

Hansa Meyer expandiert 16

Recht & Geld

Urteil zu Massentlassungen 18

Essen



20

Kartoffelkeller 20

DVD



21

Spider-Man - Far from home 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir stemmen jedes Schwergewicht!

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

Warum kein Methanol?

Das Klimaschutzprogramm sorgt für Stirnrunzeln in der maritimen Wirtschaft

Das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung sorgt in der maritimen Wirtschaft weitgehend für Kopfschütteln. Dr. Jürgen Sorgenfrei, Dozent an der Northern Business School in Hamburg, kommt in einem Diskussionspapier zu dem Schluss, dass die von der Großen Koalition beschlossenen Maßnahmen im Bereich der Maritimen Wirtschaft kaum positive Effekte haben dürften. Besonders kritisiert er, dass stattdessen Methanol (Alokohol) als alternativer Kraftstoff überhaupt nicht in Erwägung gezogen wurde.

Es fehle „die deutliche und breit angelegte Chance zum Aufbau einer zuerst bundesdeutschen, später hin eventuell europäischen Kraftstoffindustrie auf Basis weiterer regenerativer synthetischer Kraftstoffe“. Für die chemische Industrie, einem der wichtigsten Wirtschaftszweige der Bundesrepublik Deutschlands, werde hiermit eine große Chance vertan. Außer der expliziten Förderung der Wasserstofftechnologie, deren breiter Einsatz in der Wirtschaft nach Ansicht der meisten Experten noch in weiterer Ferne liege, finde sich keinerlei Hinweis oder gar eine Maßnahme auf alternative Treibstoffentwicklung, kritisiert Sorgenfrei. Dabei sei es doch der Verkehr, und damit auch der maritime Schiffsverkehr, der im Klimapaket nachhaltig verändert werden soll zwecks Erreichung der Klimaziele.

Dies sollte beachtet werden:

- Keine Entwicklung von Treibstoffen, die jedes Jahr erneut fossiles CO₂ freisetzen.
- Möglichst breite Nutzung vorhandener Technologien (Motoren, Generatoren).
- Einfache und sichere Handhabung.
- Vorhandene Logistik- und Vertriebsinfrastrukturen nutzen.
- Zügige Markteinführung in absehbarer Zeit.

- Nutzung vorhandenen Grundlagenwissens aus verschiedenen Branchen.
- Vergleichbare Preise zu vorhandenen Treibstoffen wie zum Beispiel Diesel.
- Starke Wirtschaftszweige der Bundesrepublik Deutschland als Basis.

Sorgenfrei stimmt insofern mit der Bundesregierung überein, als dass es in der Zukunft einen Kraftstoffmix geben werde. Eine „echte Alternative“ sei Methanol. Es habe sich als Kraftstoff bewährt, nutze vorhandene Technologien und Infrastrukturen, die mit geringem Kostenaufwand angepasst worden seien, und es bestehe die



Dr. Jürgen Sorgenfrei,
Northern Business School

große Chance zur Herstellung von nicht-fossilem Methanol auf breiter Basis. Eine erste Produktionsstätte in Island habe über Jahre hinweg gezeigt, dass die Gewinnung von Treibstoff aus vorhandenem CO₂, Wasser und Energie machbar sei. Die EU fördere inzwischen auch eine deutlich größere Produktionsstätte, und auch in China würden große Produktionsanlagen aufgebaut.

Methanol habe allerdings nicht nur Vorteile, räumt Sorgenfrei ein. Der größte Nachteil sei die geringere Energiedichte, was mehr Treibstoff als fossilen Brennstoff für die gleiche Antriebsleistung nötig macht. Allerdings sei es die erste wirkliche Chance, kein weiteres fossiles CO₂ freizusetzen.

Ein großer Vorteil von Methanol – vor allem gegenüber verflüssigtem Erdgas LNG wie auch gegenüber Wasserstoff – liege in der einfacheren Handhabung. Methanol sei schon bei Raumtemperatur flüssig, LNG hingegen müsse auf minus 162 Grad Celsius heruntergekühlt werden.

Die Vorzüge von Methanol als Schiffstreibstoff habe seit 2014 auch ein Konsortium der Unternehmen Meyer Werft, Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, Lloyd's Register, Caterpillar Motoren, Helm AG und MAN Diesel & Turbo untersucht. Das Ergebnis

des im September 2014 gestarteten, vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten Forschungsprojekts „MethaShip“ lese sich eindrucksvoll : „Besonders synthetisch hergestelltes Methanol ist ein Brennstoff mit Zukunft, der das Potenzial besitzt, eine ambitionierte maritime Klimaschutzstrategie umzusetzen.“

Dass Methanol im Klimaschutzprogramm überhaupt keine Erwähnung finde, könnte für die Maritime Wirtschaft angesichts der deutlich verschärften Treibstoffregelungen der IMO ab 2020 zu einem echten Problem werden: „Es wäre zum Nachteil der deutschen Wirtschaft, wenn auch diese Technologie mehr oder weniger vollständig nach China abwandert und dort ihre Markteinführung findet. Sämtliche Forschungen der vergangenen Jahre wären vergebens gewesen.“

Auch für die Binnenschifffahrt sieht Sorgenfrei kaum positive Impulse. Der erst im Mai 2019 vorgestellte „Masterplan Binnenschifffahrt“ strebt eine deutliche Erhöhung der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt um 23 Prozent bis 2030 an. Ziel ist es, den Anteil der Verkehrsleistungen der

Binnenschifffahrt am Modal Split auf zwölf Prozent zu erhöhen.

De facto steigen Verkehrsleistung und beförderte Mengen beim Straßengüterverkehr seit Jahrzehnten kontinuierlich an. Gemäß der aktuellen offiziellen Statistik des Verkehrsministeriums sind die beförderten Mengen im Straßengüterverkehr von 1,47 Milliarden Tonnen im Jahr 2002 bis 2017 auf 2,44 Milliarden Tonnen angestiegen – eine Zunahme innerhalb dieser 15 Jahre um zwei Drittel. Die Verkehrsleistung in Tonnenkilometer, bei der zusätzlich die gefahrene Strecke berücksichtigt wird, ist im selben Zeitraum von 216 auf 274 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen – ein Anstieg um 26,8 Prozent, was eine deutliche Zunahme von kürzeren Fahrstrecken bedeutet.

Die Binnenschifffahrt, für die politisch eine Zunahme gewünscht wird, ist dagegen gemäß den Zahlen des Verkehrsministeriums von 2002 bis 2017 hinsichtlich der beförderten Mengen von 84,9 auf 66,6 Milliarden Tonnen zurückgefallen – ein Verlust von rund 22 Prozent. Bei der Verkehrsleistung in Milliarden Tonnenkilometer ist der Verlust mit 44 Prozent so-

gar noch sehr viel deutlicher: Von 2002 noch ca. 29,1 ist die Leistung auf 2017 gerade einmal 16,3 Milliarden Tonnenkilometer abge-sackt. Eine Umkehr dieses Trends allein durch Infrastrukturverbesserungen halt Sorgenfrei für „sehr optimistisch“.

Ähnlich unrealistisch seien die Einlassungen der Bundesregierung zum Landstrom. „Eine Bestandsaufnahme im Herbst 2019 zeigt, dass es in der EU derzeit exakt Null derartiger Vorrichtungen in den Häfen für Güterschiffe gibt. Für Kreuzfahrer sind in den letzten Jahren einige Landstromeinrichtungen installiert worden, so etwa am Hamburger Cruise Terminal in Altona oder in Lübeck und Kiel für die Fährschiffe. Weitere Anschlüsse befinden sich etwa in Rotterdam oder aber in Kristiansand, einer Kleinstadt in Norwegen.“ Im Mittelmeer hingegen, einer der stärksten Kreuzfahrtregionen Europas, gebe es lediglich erste Initiativen, wie zum Beispiel in Marseille. Weit verbreitet seien diese Anlagen aber nicht. Zudem gebe es bislang keinerlei Anschlüsse für Frachtschiffe und damit für den laut Gesetz zu fördernden Güterverkehr.

Text: Eva-Maria Esch

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.



Umstrittene Landstrompläne

Sogar eine Senatsdrucksache bezweifelt den Nutzen bei Kreuzfahrtterminals



Vor fünf Jahren stellte Becker Marine Systems-Chef Henning Kuhlmann das LNG PowerPac vor

Der Hamburger Senat hat seine Pläne für den Ausbau des Hamburger Hafens mit Landstrom vorgelegt. Diese finden sich in einer Senatsdrucksache wieder, die vor allem die Einhaltung des Luftreinhalteplans für die Innenstadt (speziell Altona) zum Ziel hat. Deshalb sollen Container- und Kreuzfahrtterminals gleichermaßen mit Landstromanlagen versorgt werden. Insbesondere Stickoxide sollen verringert werden. 1.410 Tonnen bis 2025. Doch die Pläne sorgen auch für Kritik.

Geplant sind je vier Anschlüsse am Burchardkai, drei am Europakai (EUROGATE) und einer am Tollerort. Hierzu soll ein gut sechs Kilometer langes Verteilnetz vom Umspannwerk Dradenau mit Zehn-kV-Leitungen zu den Terminals geschaffen werden. Der Strom wird aus dem öffentlichen Stromnetz entnommen. Drei Schiffe mit insgesamt 7,5 Megavoltampere könnten so gleichzeitig angeschlossen werden. Über Kernbohrungen sollen die Kabel unter den Containerbrücken bis an die Kaiante geführt werden, wo eine Art Schlitten die Kabel je nach Anlegepunkt zu Schiff bringen soll. Hierfür sind je nach Beschaffenheit der Kaiante bis zu zehn unterschiedliche

Varianten vorgesehen. Insgesamt werden 37,5 Millionen Euro für den Bau veranschlagt. Dagegen kostet allein der Anschluss am Kreuzfahrtterminal in der HafenCity 22,63 Millionen Euro. Am Kronprinzenkai (3. Kreuzfahrtterminal) werden noch einmal 15,78 Millionen Euro fällig. Das alles könnte bis Mitte 2022 fertig gestellt sein.

Vor allem die überproportionale Bevorzugung der Kreuzfahrtliegeplätze treibt Kritiker indes um. „Bei Kreuzfahrtschiffen wäre von einer Reduzierung der Stickoxide um ca. 100,7 Tonnen NOx im Jahr 2025 auszugehen. Landstromanlagen für Kreuzfahrtschiffe haben keine signifikanten Auswirkungen auf die Ergebnisse und die Einhaltung des

Luftreinhalteplans. Dies ist bedingt durch die geringe Zahl an Anläufen und damit geringe Emissionsmengen der Kreuzfahrtschiffe“, heißt es sogar in der Drucksache wörtlich. Ähnliches gelte für Feinstaub und Schwefeldioxid, da in deutschen Seehäfen ohnehin schon nur Treibstoff mit maximal 0,1 Prozent Schwefelgehalt verfeuert werden darf. 2019 liefen 207 Kreuzfahrtschiffe von insgesamt über 9.000 Seeschiffen die Hansestadt an. Beim CO₂ wäre die unmittelbare Auswirkung sogar weitgehend irrelevant, so die Drucksache weiter, da die Emissionen von den Liegeplätzen hin zum nächsten Kraftwerk verschoben werden würden. Hamburg bezieht weit über 90 Prozent seines



Grafik: HPA

Hier will die HPA Landstromanschlüsse bauen: Waltershofer Hafen, Tollerort, Kronprinzenkai und HafenCity

Strombedarfs aus Moorburg. Erst bei einer Umstellung auf Ökostrom könnten rund 43.000 Tonnen CO₂ und damit viermal so viel wie jetzt eingespart werden.

„Da fragt man sich doch, warum der Senat über die Hälfte der 76 Millionen Euro für die Landstromversorgung von Kreuzfahrtschiffen ausgeben will, wenn die eigene Drucksache klar sagt, dass dies kaum positive Auswirkungen hat“, wundert sich FDP-Fraktionschef Michael Kruse. Gleichzeitig wäre das modernste Containerterminal (Altenwerder, CTA) zunächst gar nicht mit Landstrom versorgt. Ebenso versteht Kruse nicht, warum nicht die wesentlich günstigere Alternative der LNG PowerPacs erwähnt werde, die von Becker Marine Systems eineinhalb Jahre lang am CT Altenwerder getestet wurde. Auch vermisst er in dem Konzept eine Kalkulation, zu welchem Preis der Strom abgegeben werden solle. Eine weitgehende Streichung der EEG-Umlage, wie es im Klimapakt der Bundesregie-

rung vorgesehen ist, sei noch nicht beschlossen. Derzeit produzieren Seeschiffe ihren Bordstrom mit eigenen Aggregaten zu einem Preis von acht bis zehn Cent je Kilowattstunde. Landstrom ist dagegen bislang rund doppelt so teuer.

Die Wirtschaftsbehörde erklärte auf Anfrage, der CTA werde im ersten Schritt nicht realisiert, „weil die Auswirkungen der Ausrüstung der anderen Liegeplätze auf die Immissionen nördlich der Elbe größer sind. CTA hat hier sehr wenig Einfluss (wg. Entfernung, Hauptwindrichtung)“. Es sei aus der klimapolitischen Motivation heraus geplant, den CTA in einem späteren Schritt zu versorgen. Zum PowerPac heißt es, die Testläufe am CTB hätten ergeben, dass „nach Angaben der Terminalbetreiber noch nicht alle Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von PowerPacs zur Stromversorgung von Containerschiffen geklärt sind. PowerPacs sollen auf Schiffen eingesetzt werden, die bereits zur Nutzung von

Landstrom vorgerüstet sind. Der Einsatz von PowerPacs an Bord derartiger Schiffe ist nur möglich, wenn zusätzlich zu den bestehenden Anlagen notwendige bauliche und rechtliche Voraussetzungen durch die Reederei geschaffen werden, wie zum Beispiel die Zustimmung von Klassifizierungsgesellschaft, Flaggenstaat und Versicherung.“ Im Ergebnis sei derzeit auf Seiten der Reedereien noch keine Bereitschaft zum regelhaften Einsatz von PowerPacs auf ihren Schiffen im Hamburger Hafen erkennbar. Dies gelte umso mehr als dem Senat kein Hafen bekannt sei, wo die PowerPacs ebenfalls eingesetzt werden sollen. Die Kosten der Reedereien würden daher nur für die Nutzung in Hamburg anfallen. Vor diesem Hintergrund wäre die Anschaffung von PowerPacs durch die FHH derzeit wirtschaftlich nicht sinnvoll.

Von der HHLA hörte man dazu nur, LNG sei in Hamburg offenbar nicht beliebt.

Text: Matthias Soyka

UVHH ist mit dem Jahr zufrieden

Baubeginn der Fahrrinnenanpassung habe wie eine Befreiung gewirkt



Jaana Kleinschmidt,
Vizepräsidentin UVHH



Jens Hansen,
Vizepräsident UVHH



Gunther Bonz,
UVHH-Präsident

Das hat es beim Unternehmensverband Hafen Hamburg (UVHH) lange nicht mehr gegeben: zufriedene Gesichter. Und das hat gleich mehrere Gründe: Zum einen sind die Umschlagzahlen erstmals seit längerem wieder durchweg positiv. Auch wenn sich das Geschäft in den letzten Wochen etwas eingetrübt habe, werde man doch bis zum Jahresende über 9 Millionen TEU und rund 140 Millionen Tonnen umgeschlagen haben (jeweils gut 3,5 Prozent mehr als 2018) meinte UVHH-Präsident Gunther Bonz. Zum anderen habe die nun endlich in Umsetzung befindliche Fahrrinnenanpassung der Elbe wie eine Befreiung gewirkt.

„Endlich sind für Reedereien und Speditionen Transportketten langfristig und verlässlich planbar“, freute sich Bonz. Zudem habe Hamburg endlich auch einmal ein wenig Glück gehabt, indem Hapag Lloyd als führende Reederei einer der großen Allianzen vier seiner USA-Dienste von Bremerhaven nach Hamburg verlegt hat. Zudem habe die Ocean Alliance neue Asiidienste aufgelegt, die nun auch Hamburg anliefern.

Dennoch ist natürlich nicht alles so, wie es sein sollte. Vor allem die Grünen bereiten Bonz wieder Kopfzerbrechen. Ende Oktober haben sie im Senat eine

Kehrtwende vollzogen und sich gegen einen Bau der A26 (Hafenquerspange) gestellt. Das sei umso unverständlicher, so Bonz, als dass die damalige grüne Bau-senatorin Anja Hayduk selbst die Trasse festgelegt und später persönlich als Bundestagsabgeordnete Gelder für den Bau in Berlin eingeworben habe.

Wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen wichtig

Das seien „falsche Verlässlichkeitssignale“ monierte Bonz. Der Hafen brauche dringend wettbewerbsfähige Rahmenbedingun-

gen und Entwicklungsperspektiven, zumal das wirtschaftliche Umfeld schwieriger werde. Neben den Handelskonflikten zwischen den USA und China bzw. der EU sei der Welthandel auch durch eine geringe Wirtschaftsleistung insgesamt eher rückläufig. Darunter hätten besonders die deutschen Seehäfen zu leiden, die insgesamt 36.000 Arbeitnehmer direkt beschäftigten. Mit weiteren Hafendienstleistungen und der hafenabhängigen Transportkette würden 176.000 Arbeitsplätze gesichert. Rechnet man alle Beschäftigten aus der erweiterten hafenabhängigen

Wirtschaft dazu, sind es 521.000 Angestellte, die einen Umsatz von 62 Milliarden Euro und eine Wertschöpfung von 25,6 Milliarden Euro erwirtschaften.

All dies gelte es zu sichern, mahnte Bonz an. Die Fahrrienenanpassung müsse nicht nur zügig umgesetzt werden, sondern auch eine neue Gefahrenverordnung für den Verkehr auf der Elbe erlassen werden. Auch der Ausbau des Nord-Ostseekanals müsse zügig voranschreiten. Derzeit seien die Steigerungsraten im Feederverkehr eher gering, nicht zuletzt auch aufgrund der geringen Bunkerpreise, die für große Schiffe einen Umgang um Skagen attraktiv machen. Ferner gelte es, die Wassertiefen im Hafen stabil zu halten. Hier habe sich die HPA deutlich bewegt, lobte Bonz, auch wenn es mancherorts immer noch zu Untiefen komme, wie UVHH-Vizepräsident Jens Hansen (HHLA) bemängelte. Unverständlich sei jedoch, dass es trotz der seit langem bekannten Probleme kein stichhaltiges Konzept für den Umgang mit Sedimenten gebe. Nur ein Viertel des

Schlicks werde in der Nordsee im Bereich der Tonne E3 verklappt, das meiste werde immer noch vor Wedel in die Elbe gekippt. Diese Kreislaufbaggerei müsse ein Ende haben, zumal dort die Begegnungsbox für Großschiffe im Zuge der Fahrrienenanpassung entstehe.

70 Prozent Bahnanteil im Container-Fernverkehr

Positiv habe sich erneut der Bahnverkehr entwickelt, meinte Bonz. Insgesamt werden rund 47 Prozent aller Güter per Bahn aus Hamburg gefahren, nur 43 Prozent per Lkw. Sogar rund 70 Prozent des Container-Fernverkehrs entfielen auf die Bahn. Das sei in Europa einmalig und zudem ein positiver Umweltfaktor. Dazu zähle auch das Schiffskoordinationszentrum (HVCC), das einlaufenden Schiffen freie Liegeplätze zuweist. Dadurch würden Treibstoff, Kosten und Emissionen reduziert, so Bonz. Denn ankommende Schiffe könnten so frühzeitig ihre Geschwindigkeit reduzieren, falls der avisierte Lie-

geplatz noch nicht frei sei. Mit einer passgenauen Geschwindigkeit könnten bis zu 66 Tonnen CO₂ pro Schiff reduziert werden. Viele Unternehmen im Hafen hätten massiv zur Emissionsreduzierung beigetragen, ergänzte UVHH-Vizepräsidentin Jaana Kleinschmidt von Lengefeld. In ihrem Unternehmen, ADM Ölmühle, sei der Umweltfaktor ein Kernpunkt bei Erneuerungen und Umstellungen.

Noch immer haben dagegen die deutschen Seehäfen gegenüber anderen Nordrangehäfen aus Belgien und den Niederlanden mit Nachteilen zu kämpfen. Dazu gehört die Handhabung der Einfuhrumsatzsteuer, die in anderen Ländern erst mit Erreichen des endgültigen Zielorts vom Empfänger zu entrichten ist. In Deutschland müssten Spediteure teils mit mehreren 100 Millionen Euro in Vorleistung treten, ehe sie das vorgestreckte Geld zwei Monate später zurück bekämen. Dere Bund habe zugesagt, dies abzuschaffen, sagte Bonz. Es werde aber wohl noch zwei Jahre dauern.

Text: Matthias Soyka



Sperrwerk für die Elbe?

Umweltminister wollen die Sturmflutgefahr eindämmen



Das Sperrwerk bei Rotterdam im Modell: Die Drehaufhängungen sind an Land, die Sperrtore 237 Meter lang. Vor knapp zwei Jahren forderte Reinhard Steltzer, ein Urgestein des Hamburger Hafens, in „Stadt Land Hafen“ ein Sperrwerk für die Elbe. Er wollte damit die Verschlickung der Zufahrten und Hafenbecken, deren Beseitigung die Hansestadt jährlich bis zu 100 Millionen Euro kostet, eindämmen und gleichzeitig die Sturmflutgefahr bannen. Damals wurde er verlacht. Wenigstens einen Punkt haben nun die drei Umweltminister der Anrainerländer aufgegriffen. Sollte der Weltmeerespiegel in den nächsten Jahrzehnten nicht um einen Meter, wie jetzt angenommen, sondern um drei oder vier Meter ansteigen, müsse man über ein Sperrwerk an der Unterelbe nachdenken.

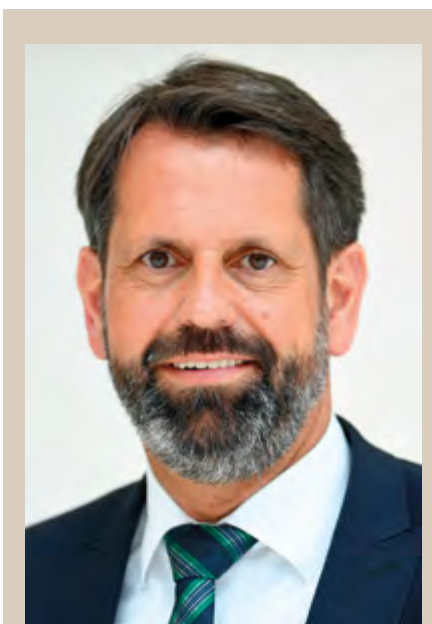
Den Anstoß gab Hamburgs Umweltsenator Jens Kerstan (Grüne). „Hamburg selbst hat die Fragen eines Sperrwerkes für die Zeit nach dem bis 2050 laufenden Bauprogramm als potentielle Alternative

aufgebracht, wenn jetzt nicht entschieden gehandelt wird, um den Meeresspiegelanstieg zu begrenzen. Unsere Stadt wird ihre Anstrengungen zur Begrenzung des Klimawandels verstärken, das ist sicher. Aber

selbstverständlich gilt es, die Option Sperrwerk für ein zukünftiges Deichbauprogramm ab 2050 mit den Nachbarländern gemeinsam zu prüfen.“ Von der HPA gibt es bereits Katastrophenszenarien, welche



Jan-Philipp Albrecht (Grüne),
Umweltminister Schleswig-Holstein



Olaf Lies (SPD),
Umweltminister Niedersachsen



Jens Kerstan (Grüne),
Umweltsenator Hamburg

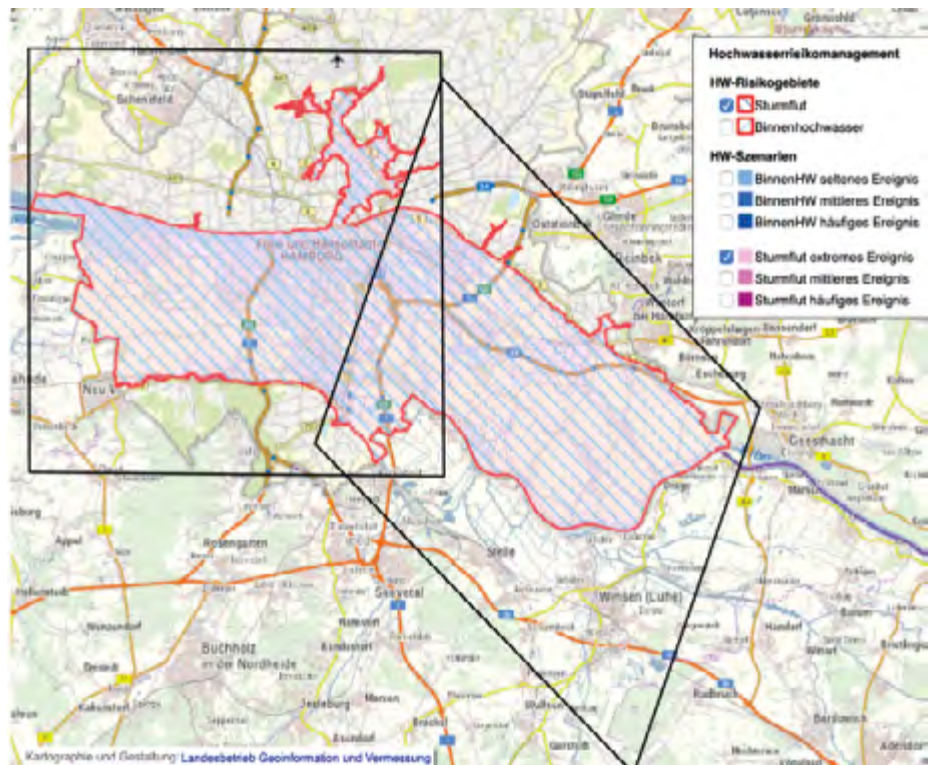
Teile Hamburgs von einer Sturmflut betroffen wären. Danach würden der gesamte Bereich zwischen Norder- und Süderelbe, große Teile Harburgs, Finkenwerder sowie der Innenstadtbereich mit dem Krankenhaus St. Georg entlang der Binnen- und Außenalster bis hoch nach Alsterdorf überflutet werden.

Olaf Lies (SPD), Umweltminister in Niedersachsen, ist für Gespräche offen, zumal allein der Landkreis Stade 440 Millionen Euro für den Ausbau des Hochwasserschutzes eingeplant hat. Die Planungen für ein Sperrwerk würden allerdings Jahrzehnte dauern, heißt es aus der Staatskanzlei in Hannover. Auch sein Kieler Kollege Jan-Philipp Albrecht (Grüne) stimmt dem grundsätzlich zu. „Angesichts der Klimakrise ist es angebracht, sich frühzeitig über Schutzmaßnahmen Gedanken zu machen und in einen Dialog einzutreten. Aufgrund der Dimension eines Elbesperrwerks sind allerdings Auswirkungen auf die Umwelt und das Weltnaturerbe Wattenmeer zu befürchten, die ich als Umweltminister sehr kritisch sehe.“

Völlig offen ist, wie so ein Sperrwerk aussehen soll: In Geesthacht ist es eine Art Schleuse mit darüber führender Straße. Vor Rotterdam gibt es ein im offenen Zustand an Land befindliches Sperrwerk, das nur bei extremen Sturmfluten geschlossen wird. Das war bislang nur zweimal der Fall. Auch bei London und



Offene Tore vor Rotterdam



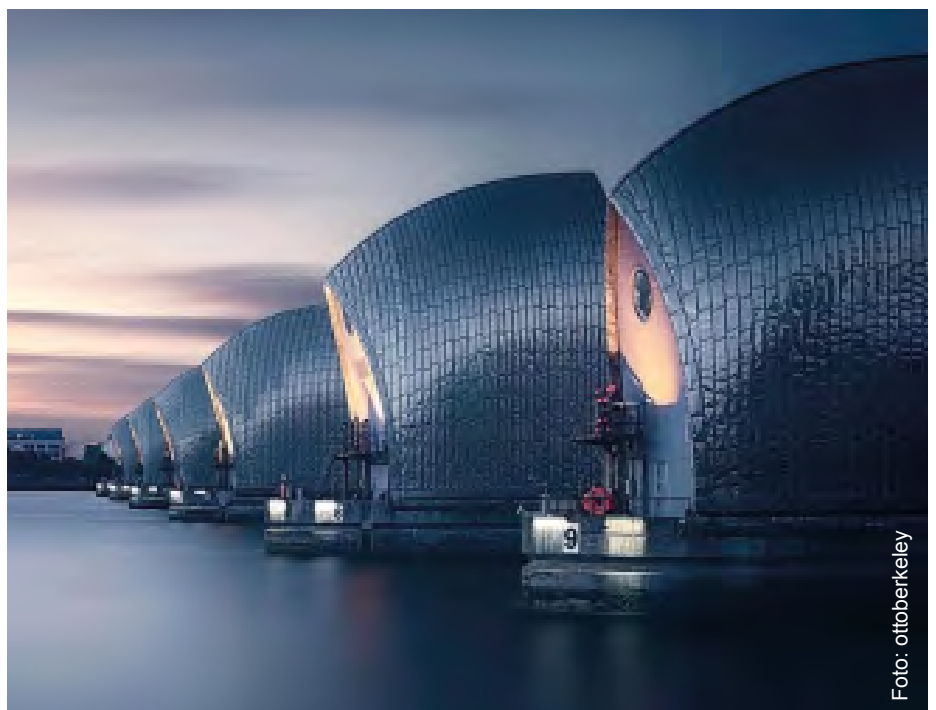
Eine HPA-Karte zeigt blaue Flächen, die überflutet werden würden

Amsterdam gibt es Sperrwerke.

Im Hafen stößt die Idee allerdings auf wenig Gegenliebe. „UVHH-Präsident Gunther Bonz meinte, der Hafen würde dadurch nur noch schwerer erreichbar. Besser sei es, die Flächen hinter den Deichen wieder für das Flutwas-

ser zu erweitern. Hier befindet er sich in seltener Übereinstimmung mit dem NABU. Für den erklärte Bundesgeschäftsführer Leif Müller, die Elbe brauche mehr Flutraum, auch damit sich die Sauerstoffsituation verbessere.

Text: Matthias Soyka



Das Themse-Sperrwerk bei London ist auch optisch schick

Foto: ottobekerley

Es wird wohl ein Köhlbrandtunnel

Finanzsenator Andreas Dressel (SPD) hält einen Brückenneubau für unwahrscheinlich

Seit Monaten gibt es hinter den Berliner Kulissen ein Gerangel um den Neubau der wichtigsten Elbquerung im Hamburger Hafen. 2030 wird die Köhlbrandbrücke ein wirtschaftlicher Total Schaden sein, das heißt, eine weitere Sanierung wird mehr kosten als der daraus entstehende Nutzen. Neubau oder Tunnel?, hieß seitdem die Frage. Im Hafen-Klub sagte Hamburgs Finanzsenator Andreas Dressel (SPD) nun auf Nachfrage von „Stadt Land Hafen“, er rechne damit, dass es ein Tunnel wird. Zwar sei ein Brückenneubau etwas günstiger, doch dieser müsse fast 20 Meter höher als der Alte sein, damit das Container Terminal Altenwerder wieder für die größten Containerschiffe erreichbar ist. Das würde aber rund ein Kilometer längere Rampen in beide Richtungen bedeuten. Ein Tunnel sei da wesentlich problemloser.

Zwar müsste für ihn extra eine eigene Feuerwache bereit gestellt werden, was die laufenden Kosten erhöhe. Aber die Vorteile überträfen die Nachteile. Derzeit liefen in Berlin die Verhandlungen, um Zuschüsse des Bundes. Als vor über 40 Jahren die Köhlbrandbrücke gebaut wurde, gab der Bund die Hälfte dazu. Nun wird mit Baukosten von weit über 1 Milliarde Euro gerechnet, es könnten auch gut 2 Milliarden Euro werden. Die Stadt allein



Hamburgs Finanzsenator Andreas Dressel (SPD) vorm Hafen-Klub

ist damit überfordert. Derzeit, so heißt es aus Berlin, sei die Köhlbrandquerung noch nicht im mittleren Finanzbedarf des Bundesverkehrsministeriums vorgesehen. Hamburg soll unter anderen eine Aufwertung der Köhlbrandtrasse und des Vedder Damms zur Bundesstraße angeboten haben. Auch weitere Förderungen aus anderen Töpfen, etwa für neuartige Transportsysteme für Containerumfuhren (z.B. autonom fahrende Tieflader

unter der Fahrbahn) würden ausgelotet.

Ausbau der Infrastruktur jahrzehntelang vernachlässigt

Prinzipiell gab sich Dressel in Sachen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur optimistisch. Dies Thema sei über Jahrzehnte vernachlässigt worden. Die Hansestadt habe hier einen großen Nachholbedarf, was man an den vielen Baustellen im Stadtgebiet derzeit ja auch sehe.

Im vergangenen Jahr sei jedoch endlich die Talsohle durchschritten worden. Erstmals werde genug in den Straßenneubau bzw. in die -sanierung investiert. Um die Arbeiten im öffentlichen Grund so gering wie möglich zu gestalten, müssten künftig Leitungsunternehmen wie die Gas-, Strom- und Wasserversorger ihre Arbeiten aufeinander abstimmen und wenn möglich gemeinsam vornehmen.

„Die 2020er Jahre werden das Jahrzehnt des Schnellbahnbaus“, prognostizierte Dressel. Über 100 Kilometer würden in den nächsten zehn Jahren gebaut. U4, U5 und S4, die auch durch die Entzerrung von Personen- und Frachtverkehr einen wesentlichen Beitrag zu einem verbesserten Güterverkehr bedeute.

Allen Unkenrufen zum Trotz werde der Hafen weiter eine fundamentale Stellung in der Stadt

behalten, betonte Dressel. Deshalb investiere die Stadt nicht nur 300 Millionen Euro in die Fahrrinnenanpassung der Elbe sondern auch weitere 124 Millionen Euro in Brückenneubauten am Burchardkai und am Veddelkanal.

Erhebliche Risiken vom Haushalt genommen

Trotz dieser Investitionen stehe Hamburg finanziell ganz gut da, versicherte Dressel. Durch den Verkauf der HSH Nordbank habe sich die Gewährträgerhaftung der Stadt für Geschäfte der ehemals stadteigenen Bank dramatisch gesenkt: Von „existenzgefährdenden“ 60 Milliarden Euro im Jahr 2008 auf nun rund 2 Milliarden Euro. 2040 habe sich dann auch dieses Thema endgültig erledigt.

Dressel warb vor dem betuchten Auditorium um Verständnis

dafür, dass es mit der Neuberechnung der Grundsteuer zu Verschiebungen kommen könnte. Auch wenn die Stadt in Summe nicht mehr einnehmen werde, dürften vor allem Eigentümer von älteren Häuser in bevorzugten Lagen mehr zahlen, Neubauten in Horn oder Mümmelmannsberg dagegen besser gestellt werden. Es solle sieben verschiedene Lagen geben, wobei auch die Größe der Immobilie mitentscheidend sei. Konkret sagte Dressel, dass für eine 80 Jahre alte Villa in Nienstedten durchaus das Dreifache fällig werden könnte. Wenig Verständnis zeigte er dagegen für den in Berlin beschlossenen Mietpreisdeckel. Dieser gelte paradoxer Weise vor allem für die Wohnungen, die zuvor von der Stadt an private Investoren verkauft worden seien.

Text: Matthias Soyka

HYBRID PORT ENERGY

The clean and mobile alternative to shore power

The **Becker LNG PowerPac**® supplies clean power to commercial ships in ports. Instead of using on-board diesel engines, the **Becker LNG PowerPac**® reduces harmful emissions. The containerised unit is a quickly implemented power solution for any port.



A company of  **becker marine systems**



www.hybrid-port-energy.com

Ärger um Feuerlöschboote

Niederländische Werft soll Probleme mit zwei Neubauten haben



Foto: You Tube

Die „Branddirektor Westphal“ wurde vor einem Jahr in Betrieb genommen und ist das größte Feuerlöschschiff im Hafen

Die Hamburg Port Authority (HPA) erneuert seit drei Jahren ihren Fahrzeugbestand, so auch bei den Feuerlöschbooten. Den Anfang machte Ende 2018 die „Branddirektor Westphal“. Es ist mit 43,5 Metern und 2,8 Metern Tiefgang das größte Löschboot im Hamburger Hafen und wurde von der Fassmer-Werft in Berne/Motzen gebaut. 16 Millionen Euro kostete der Spezialbau. Die Löschkanonen können immerhin 180 Meter weit und 110 Meter hoch spritzen. Nun sollten zwei weitere, deutlich kleinere Boote folgen, die unter anderem weniger Tiefgang benötigen, um auch entlegene Hafengebiete zu erreichen. Und hier fängt der Ärger an.

Nach einer europaweiten Ausschreibung, an der sich auch zwei deutsche Werften beteiligt hatten, erhielt der dritte Anbieter, die Werftengruppe Damen Shipyards in Gorinchem bei Rotterdam, den Zuschlag. Doch nun soll es dort Probleme geben. Die beiden Schiffe sollen in wesentlichen Punkten abgeändert werden müssen. Aus Hamburger Hafenkreisen wurde daraufhin gemunkelt, die Niederländer hätten die deutsche Konkurrenz zunächst mit Niedrigpreisen ausgebootet, um später beim Bau kräftig draufzuschlagen. Von „erheblichen

Änderungen am Grundkonzept“ war die Rede, die mit den Ausschreibungsvoraussetzungen nicht mehr überein stimmten. Angeblich soll es einen Baustopp gegeben haben, die Auslieferung zum vereinbarten Termin gefährdet sein.

Der Zeitplan soll gehalten werden

Der CDU-Bürgerschaftsabgeordnete und hafenpolitische Sprecher der Union Ralf Niedmers nahm dies nun zum Anlass, eine Kleine Anfrage an den Senat zu

stellen (Drucksache 21/18712). Er wollte wissen, was an diesen Gerüchten dran ist, insbesondere warum Damen den Auftrag erhielt. Ein weiteres Gerücht hatte nämlich besagt, dass die Baupläne bewusst so angelegt worden seien, dass deutsche Werften große Schwierigkeiten mit der Realisierung gehabt hätten. Von „Compliance Gründen“ soll die Rede gewesen sein. Die HPA habe sich nicht die Blöße geben wollen, Aufträge immer nur an dieselbe Werft zu vergeben.

In der Antwort des Senats heißt es nun, dass die Damen-Gruppe

den Zuschlag schlicht aufgrund des günstigsten Angebots bekommen habe. Die Auslieferung der Boote sei für den Herbst des kommenden Jahres vorgesehen. Der Senat räumt ein, dass es tatsächlich nachträgliche Änderungen an den Bauplänen gegeben habe. „Der ursprüngliche Entwurf wurde um drei Meter verlängert, um einen guten Kompromiss aus dem von der Feuerwehr geforderten geringen Tiefgang und möglichst hoher vollelektrischer Leistungsfähigkeit (Umweltaspekt) zu finden. Die Verlängerung kann kostenneutral realisiert werden“, heißt es dazu wörtlich. Eine Verzögerung bei der Auslieferung soll es deshalb nicht geben.“

Für Niedmers ist das nicht sonderlich befriedigend. „Es ist bedauerlich, dass keine deutsche



Ralf Niedmers (CDU)
Hafenpolitischer Sprecher

Werft den Auftrag zum Bau der beiden Feuerlöschboote erhalten hat“, sagt er. „Mit dem Hinweis auf Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Auftragnehmers

verweigert der rot-grüne Senat zudem konkrete Angaben zu den Kosten. Dieses intransparente Verhalten wirft Fragen auf. In Sachen Kosten- und Zeitrahmen wird die CDU diese Auftragsvergabe jetzt sehr genau beobachten, um die erforderliche Transparenz herzustellen.“

Baukosten sollten auch hier offen gelegt werden

Gut möglich, dass die Sache die Bürgerschaft im Wirtschaftsausschuss weiter beschäftigen wird. Schließlich sind bei der „Branddirektor Westphal“ die Baukosten auch öffentlich gemacht worden. Für die Union ist es nicht einzu- sehen, warum nun anders verfahren wird. Ein derartige Vorgehen werfe nur weitere Fragen auf.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater

DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

Wir betrachten Ihre Anforderungen ganzheitlich. Mit unserer fachlichen Kompetenz und unserem interdisziplinären Ansatz entwickeln wir verlässliche Lösungen.

www.fides-online.de

Praxity
MEMBER
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRMS

Wir bauen unsere Straßen selbst

Der Bremer Projektlogistiker Hansa Meyer Global ebnet sich notfalls die Wege



Fotos: Hansa Meyer Global

165 Millionen Euro hat Hansa Meyer im vergangenen Jahr umgesetzt, auch durch eigenes Equipment

Wer Projektladungen für Großkunden rund um die Welt schickt, ist Kummer gewohnt. Irgendetwas steht immer irgendwo im Weg. Mal gibt es keinen geeigneten Hafen, um die Ladung zu löschen, mal hört die Zuwegung kurz vor dem Ziel auf. Der Bremer Projektlogistiker Hansa Meyer ist deshalb dazu übergegangen, an jedem Ort der Welt die Transportstrecke mit eigenem Personal vorher abzufahren. „Notfalls“, so Geschäftsführer Marc-Oliver Hauswald, „bauen wir uns unsere Straße selbst.“ So kürzlich in England, wo 300 Tonnen zum Ziel kommen mussten.

Mit 24 Niederlassungen ist Hansa Meyer mittlerweile weltweit vertreten mit Schwerpunkt in Fernost, davon allein fünf in China, dazu Vietnam, Indonesien und Thailand. Große Hoffnungen setzen die Bremer in die Neue Seidenstraße, denn entlang deren Verlaufs dürften sich neue Absatzmärkte bilden. Gerade habe man eine zusätzliches Büro in Aserbaidschan gegründet, um den aufstrebenden Markt von dort aus abzudecken.

Hauptaufgabe der rund 230 Mitarbeiter ist die Organisation von Transporten vom Werk bis zu Baustelle. Meist handelt es sich um Tanks, Maschinen, Generatoren, Trafos oder andere Anlagenbauteile für die Energie- und Stahlindustrie. Im Durchschnitt sind es zwischen 40.000 und 80.000 Tonnen, die insgesamt bewegt werden sollen. Große Teile als Projektladung,

kleinere Elemente in Containern oder separaten Sonderboxen (NCL-Ladung). Dieser Geschäftszweig ist neu



Marc-Oliver Hauswald
Geschäftsführer Hansa Meyer Global

ins Portfolio des Bremer Unternehmens hinzu gekommen. „Es lag einfach zu nahe an dem, was wir machen, um es nicht auch anzubieten“, erklärt Hauswald. Dabei suchen die 56 Mitarbeiter, die am Bremer Hauptsitz untergebracht sind, vorzugsweise den Wasserweg. „Die deutschen Wasserstraßen sind bei der Politik unterbelichtet“, wundert sich Hauswald. Gerade Projektladungen könnten auf Binnenschiffen wesentlich leichter transportiert werden als auf Lkws. Die Eisenbahn nutzen die Hansa Meyer-Mitarbeiter selten, da sie meist wegen der begrenzten Abmessungen ausscheidet. Nicht selten allerdings müssen Teile auch per Flugzeug verschickt werden. Vor allem gegen Ende eines Projekt stellen die Kunden mitunter fest, dass sie noch ein paar wichtige Teile vergessen haben. Dann muss es schnell gehen.

Hierfür haben die Bremer eine eigene Abteilung ins Leben gerufen. Die erhielt unlängst eine Auszeichnung als Luftfrachtlogistiker des Jahres. Sie hatte 13 gewaltige Trafos von Bolivien nach Chile transportieren sollen. Dafür charterte Hansa Meyer kurzerhand die Antonow 225, das größte Frachtflugzeug der Welt, das die Strecke 13mal hintereinander flog.

Meist sind die Vorläufe deutlich länger. Drei bis sechs Monate, bei Großaufträgen manchmal auch bis zu zwei Jahre. Dann überlässt Hansa Meyer nichts dem Zufall. „Wir punkten mit unserer Zuverlässigkeit. Wenn wir sagen, dass wir liefern, liefern wir auch“, bekräftigt Hauswald. Und was nicht passt, wird passend gemacht. Nach dem Staudammbruch in Brasilien beispielsweise musste Hansa Meyer diverse Filteranlagen zur Reinigung des verseuchten Wassers 800 Kilometer weit ins Landesinnere bringen. Dort gab es jedoch weit und breit keinen Anleger für Schuten. „Den haben wir dann eben provisorisch selbst gebaut“, erzählt Hauswald nicht ohne Stolz. Natürlich muss man solche Sonderkonstruktionen später wieder abbauen, genauso wie die Straße in England.

33 Jahre ist Hansa Meyer nun schon



Ein Reaktor wird in Rotterdam in Richtung Houston verladen

am Markt. Mittlerweile zählt alles, was in Deutschland Rang und Namen hat, zur Kundschaft. Eigenes Equipment hat das Unternehmen nur bei einer Tochtergesellschaft in den USA. Ansonsten vergibt Hansa Meyer alle Aufträge an Subunternehmen. Gerne bezeichnen sich die Hanseaten deshalb als „Transportarchitekten“. Ganz neu ist dabei ein dritter Geschäftszweig: Der managed Service. Bei

einem führenden Zementanlagenbauer hat Hansa Meyer die gesamte Versandlogistik übernommen. Einige Mitarbeiter sitzen nun direkt beim Kunden, was für beide Seiten von Vorteil ist. „Wir können dem Kunden frühzeitig sagen, wie eine Konstruktion günstiger wäre, um sie leichter an den Zielort zu bringen – ohne selbst die Straßen zu bauen.“

Text: Eva-Maria Esch



In den USA ist Hansa Meyer Global vor allem im Bereich Oil & Gas tätig

Entlassungspraxis in Frage gestellt

Bei Massenfreisetzungen sind mehrere Arbeitnehmervertretungen mit einzubeziehen

Das Landesarbeitsgericht (LAG) Berlin-Brandenburg hat ein Urteil zur Massenentlassung bei Air Berlin gefällt, das bislang etablierte Praktiken in Frage stellt. Danach muss in solchen Fällen nicht nur der Betriebsrat eingeschaltet werden sondern auch die Schwerbehindertenvertretung, obwohl das so nicht im Gesetz steht.

Will ein Arbeitgeber mehreren Mitarbeitern auf einmal kündigen, muss er dies als sogenannte Massenentlassung der Arbeitsagentur mitteilen. Dieser Anzeige ist ein Konsultationsverfahren mit dem Betriebsrat vorgeschaltet. Das Urteil des LAG Berlin-Brandenburg bezogen auf Air Berlin verlangt nun, dass neben dem Betriebsrat auch andere Arbeitnehmervertretungen in das Konsultationsverfahren einbezogen werden (Urteil vom 11. Juli 2019, Az. 21 Sa 2100/18).

Die Pflicht zur Anzeige einer Massenentlassung besteht, wenn der Arbeitgeber beabsichtigt, innerhalb von 30 Tagen eine größere Anzahl von Entlassungen vorzunehmen, so legt es § 17 Kündigungsschutzgesetz (KSchG) fest. Abhängig von der Betriebsgröße kann diese Pflicht schon bei mehr als fünf geplanten Entlassungen bestehen. Jedenfalls bei mehr als 30 Entlassungen innerhalb von 30 Tagen, wie im Fall der Air Berlin, besteht eine Anzeigepflicht. Die Kündigungen dürfen erst ausgesprochen werden,

nachdem die Anzeige bei der zuständigen Agentur für Arbeit erstattet wurde. Mitzuteilen sind u.a. die Anzahl der geplanten Kündigungen, Zeiträume derselben, betroffene Berufsgruppen und die Gründe für die Kündigungen.

Die europäische Richtlinie, auf der diese Anzeigepflicht beruht, verfolgt eigentlich den Zweck einer effektiven Arbeitsvermittlung. Die Agenturen für Arbeit sollen sich frühzeitig auf die Entlassenen vorbereiten können. Das Bundesarbeitsgericht (BAG) legt die deutsche Umsetzung der Massenentlassungsrichtlinie dahingehend aus, dass ausgesprochene Kündigungen ohne das vorgesehene Verfahren allein aus diesem Grunde unwirksam sind. Ob wirksame Kündigungsgründe vorliegen oder eine ordnungsgemäße Beteiligung des Betriebsrates im Rahmen der Betriebsverfassung erfolgt ist, ist dann irrelevant.

Bei größeren Restrukturierungen ist aufgrund dieser drohenden Rechtsfolge Sorgfalt geboten: Der Arbeitgeber hat sämtliche Anforderungen des Mas-

senentlassungsanzeigeverfahrens streng zu beachten. Dies beinhaltet neben den genannten Informationen gegenüber der Agentur für Arbeit auch das Konsultationsverfahren mit dem Betriebsrat. In diesem hat der Arbeitgeber mit dem Betriebsrat die Möglichkeiten zu beraten, Entlassungen zu vermeiden oder einzuschränken und ihre Folgen zu mildern. Und ganz wichtig: Dieses Konsultationsverfahren besteht unabhängig von dem Verfahren zur Verhandlung eines Interessenausgleichs und Sozialplans gemäß § 112 Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG). Das BAG hat im Jahr 2013 entschieden, dass nicht nur eine unterbliebene Massenentlassungsanzeige sondern auch eine fehlerhafte Durchführung des Konsultationsverfahrens zur Unwirksamkeit einer Kündigung führen kann (Urteil vom 21. März 2013, Az. 2 AZR 60/12). Wenn – wie in der Praxis häufig – das Konsultationsverfahren im Rahmen der Massenentlassungsanzeige mit den Verhandlungen über Interessenausgleich und Sozialplan verbunden

wird, steigt die Fehleranfälligkeit, weil die im Rahmen beider Verfahren relevanten Informationen nicht völlig deckungsgleich sind.

In dem vor kurzem vom LAG Berlin-Brandenburg entschiedenen Fall stand nun eine betriebsbedingte Kündigung im Rahmen der Insolvenz und Abwicklung der Fluggesellschaft Air Berlin auf dem Prüfstand. Der Arbeitgeber hatte die Verhandlungen über Interessenausgleich und Sozialplan für das fliegende Personal mit zwei verschiedenen Personalvertretungen (PV), der PV Cockpit und der PV Kabine, zu führen. Außerdem existierte für das fliegende Personal eine Schwerbehindertenvertretung Bord (SBV Bord) gemäß § 177 Sozialgesetzbuch (SGB) IX. Diese Arbeitnehmervertretung ist gesetzlich vorgesehen für Betriebe, in denen wenigstens fünf schwerbehinderte Menschen beschäftigt sind. Sie besteht aus einer Vertrauensperson und mindestens einem stellvertretenden Mitglied und hat die Aufgabe, die Eingliederung schwerbe-

hinderter Menschen in den Betrieb zu fördern und ihnen beratend und helfend zur Seite zu stehen.

Das LAG Berlin-Brandenburg hat die betriebsbedingte Kündigung der als schwerbehindert anzusehenden Klägerin für unwirksam erklärt. Die Gründe hierfür lagen in dem Massenentlassungsverfahren, welches nach Auffassung des LAG Berlin-Brandenburg fehlerhaft war. Air Berlin hatte dem gesamten Cockpitpersonal und den für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs unverzichtbaren Personen des Bodenpersonals nach dem Konsultationsverfahren mit den zuständigen Arbeitnehmervertretungen gekündigt und alle unwiderruflich freigestellt. Nicht abgeschlossen war jedoch das Verfahren mit den Vertretungen des Kabinenpersonals. Diese Arbeitnehmer können jedoch ohne Piloten und Bodenpersonal nicht arbeiten. Insofern habe der Arbeitgeber auch in Bezug auf das Kabinenpersonal vollendete Tatsachen geschaffen – und das dürfe er bei einer geplanten Massenanzeige eben nicht.

Das LAG stellte noch einen zweiten Fehler fest: Auch die SBV Bord sei im Rahmen des Konsultationsverfahrens zu beteiligen, weil es sich dabei um eine Arbeitnehmervertretung handle, die nach der zugrundeliegenden eu-

ropäischen Richtlinie zu beteiligen sei. Auch wenn die nationale Regelung in § 17 Abs. 2 KSchG von „Betriebsrat“ spreche, sei darunter jede nach nationalem Recht zu bildende Arbeitnehmervertretung zu verstehen. Zudem seien auch die in § 17 Abs. 2 KSchG vorgeschriebenen Angaben nicht eingehalten worden. Air Berlin habe u. a. wahrheitswidrig angegeben, dass ausführlich die Gründe für die vorzunehmenden Entlassungen, die Zahl und Berufsgruppen der zu kündigenden und der insgesamt beschäftigten Mitarbeiter, die vorgesehenen Kriterien für die Auswahl der zu entlassenen Arbeitnehmer und die für die Berechnung etwaiger Abfindungen vorgesehenen Kriterien zwischen Arbeitgeber und PV Kabine erörtert und beraten worden seien.

Aus dem Urteil des LAG Berlin-Brandenburg lassen sich zwei Lehren für das Konsultationsverfahren ziehen: Erstens ist gerade bei komplexen Restrukturierungen auf Wechselbeziehungen von Verhandlungen zwischen verschiedenen Gremien zu achten. Der Fall des LAG Berlin-Brandenburg ist geradezu exemplarisch dafür, dass Verhandlungsfortschritte mit einem Gremium (hier: PV Cockpit) „vollendete Tatsachen“ in Verhandlungen mit einem anderen Gremium schaffen können.

Zweitens sollten Arbeitgeber die bisherige Praxis, nach der lediglich der Betriebsrat im Konsultationsverfahren beteiligt wurde, überdenken. Das Verständnis des LAG Berlin-Brandenburg von § 17 Abs. 2 KSchG geht zwar über den klaren Wortlaut – und damit die eigentliche Grenze der Auslegung einer Norm – hinaus. Angesichts der Rechtsunsicherheit, die das Urteil jetzt geschaffen hat, und der gravierenden Rechtsfolge eines Fehlers im Konsultationsverfahren (nämlich die Unwirksamkeit aller Kündigungen) sollten Arbeitgeber zumindest bis zur endgültigen Klärung



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

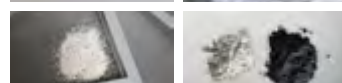
dieser Frage durch das BAG vorsorglich auch andere Gremien wie die Schwerbehindertenvertretung im Konsultationsverfahren beteiligen.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Container Be- und Entladen
- Lagern
- Silo-Lkw-Beladen



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg
Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

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

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001:2015
DIN EN ISO 14001:2015
GMP*, HACCP

Alles Kartoffel!

Im Hamburger „Kartoffelkeller“ gibt es reichlich Kohlehydrate und skurrile Preise



Das Restaurant im historischen Kern Hamburgs



Im Untergeschoss ist der Gastraum recht urig

Wenn man ein Lokal betritt, das den Namen „Kartoffelkeller“ trägt, könnte man auf zwei Ideen kommen. Zum Einen, dass man von dort aus wohl keinen epochalen Ausblick über die Stadt bekommt, zum Zweiten, dass dort im Wesentlichen Erdknollen dargereicht werden. In der Hamburger Altstadt gibt es eine Lokalität, die nicht nur diesen Namen trägt, sondern auch unsere Erwartungen voll erfüllt. Sie befindet sich in der Deichstraße, die vom großen Brand vor über 160 Jahren verschont blieb, und lädt mit herzhaften Speisen zum Verweilen ein.

Diese setzen sich zusammen, Sie ahnen es, aus Kartoffelsuppe (pur, mit Würstchen, vegetarisch oder mit Käse überbacken), Kartoffelpuffer (mit Apfelmus, Räucher- oder Graved Lachs oder mit Speck und Zwiebeln als Berner Rösti), Folienkartoffeln (mit Quark, Kräuterbutter, Sahne-Champignonsauce, Matjesfilets oder Lachs) und Kartoffelknödeln (mit Gemüse in Currysauce und Mango Chutney oder als Thüringer Klöße mit ausgelassenem Speck). Eine Marotte der Geschäftsleitung ist, die Preis grundsätzlich mit Schnapszahlen am Ende zu versehen. Pellkartoffeln mit Quark kosten 7,77 Euro, Kartoffelpuf-

fer 6,66 Euro, die Suppen bis zu 8,88 Euro.

Natürlich gibt es auch Bratkartoffeln, vornehmlich als Beilage zu diversen Fleisch- und Fischgerichten wie Schnitzel, Hüftsteak, Sauerfleisch, Pannfisch oder Bratheringen. Das alles für maximal 19,99 Euro.

Nicht fehlen dürfen schließlich auch die ganz pfeifigen Salzkartoffeln, die hier jedoch Putengeschnetzeltes (15,99 Euro) oder eine Scholle (16,66 Euro) umgarnen. Doch damit nicht genug: Rosmarinkartoffeln werden um einen Lammspieß drapiert (19,99 Euro).

Wem das nun zu klassisch ist, der kann auch zu einem XXL-Burger greifen, zu dem es, rich-

tig, Bratkartoffeln gibt (15,55 Euro), oder zu Spare Ribs, zu denen eine Ofenkartoffel prima passt.

Sie denken das war's? Unsinn. Es gibt ja noch Nachspeisen aus... – genau...: Kartoffelpuffer mit Früchtequark, Knödel mit Pflaumenmus, Kartoffelkuchen oder -schmarrn mit Vanille-Eis.

Letztlich ist es ziemlich egal, was Sie bestellen. Es schmeckt alles sehr lecker. Tagsüber muss man mit dem Souterrain Vorlieb nehmen, wo die Decken nicht allzu hoch sind. Abends, wenn mehr Gäste kommen, ist auch das Hochparterre geöffnet.

Text: Eva-Maria Esch



Namenstypisch: Eingang



Auflauf – aus Kartoffeln

Kartoffelkeller
Deichstraße 21
20459 Hamburg
Tel: 040 - 36 55 85
www.kartoffelkeller-hamburg.de

Öffnungszeiten:
Do. – Di. 12-24 Uhr
mittwochs Ruhetag

Das Ende der Avenger-Reihe

„Spider-Man: Far From Home“ bringt 23 Folgen zum Abschluss



Fury und Assistentin



Neuer Held: Mysterio



Festhalten, M.J.: Gleich geht es ab nach oben

Fotos: Paramount Pictures



Was ist das denn?



Da fliegt er wieder

Man sollte meinen, dass die dritte Phase des Marvel Cinematic Universe mit „Avengers: Endgame“ abgeschlossen war, aber mitnichten: Erst dieser 23. Film der Reihe bringt das Kapitel zum Abschluss. Und er ist genau das, was man nach der finalen Schlacht um das Universum braucht: Eine leichte Teenager-Komödie, ein netter Road-Trip und außerdem ein richtig dynamischer Spider-Man-Film mit viel Herz und Humor. Und mit einem nach wie vor perfekt besetzten Hauptdarsteller.

Wir erinnern uns (Spoiler-Warnung für „Endgame“): Tony Stark gab sein Leben, um die Hälfte des Universums zurückzuholen, die Thanos vor fünf Jahren ausgelöscht hatte. Zu den Rückkehrern gehörte auch Spider-Man (Tom Holland), sein bester Freund Ned (Jacob Batalon) und offenbar auch M. J. (Zendaya), für die Peter mehr als nur Freundschaft empfindet. Ein High-School-Trip nach Europa sollte der richtige Anlass sein, um ihr näher zu kommen. Da kann man auch mal den Anzug zu Hause lassen. Dummerweise taucht in Venedig ein riesiges Wassermonster auf, das nur

mit Ach und Krach und Hilfe eines neuen Superhelden Mysterio (Jake Gyllenhaal) besiegt werden kann. Peter hat auf neue Gegner keine Lust, aber Nick Fury (Samuel L. Jackson) lässt nicht locker: Die Welt rettet sich nicht von alleine. Zum Glück hat Tony Stark für den Fall der Fälle vorgesorgt und Peter etwas Nützliches hinterlassen...

Man kann sich natürlich die Frage stellen, ob es für High-School-Kids aus Queens üblich ist, eine Europa-Reise zu unternehmen, die durch diverse europäische Länder führt und deshalb nicht billig sein dürfte, man kann es aber auch lassen

und die Sause genießen. Der zweite eigenständige Auftritt von Tom Holland als Peter Parker ist zunächst natürlich eine High-School-Komödie, dann ein Road-Movie und natürlich auch ein Superhelden-Knaller. Und zwischen diesen Genres hält der Film perfekt die Balance. Der Tänzer Holland ist als Spider-Man hervorragend, aber auch der Rest der Besetzung ist auf den Punkt. Endlich bekommt Nick Fury wieder ein paar herrliche Einzeler. M. J. ist mehr als die Jungfrau in Nöten und weit cleverer als ihre Vorgängerinnen. Und Tante May (Marisa Tomei) ist so herrlich gegen den

Strich besetzt, dass Happy Hogan (klasse: Jons Favreau) nicht anders kann, als sich Hals über Kopf in sie zu verknallen. Jake Gyllenhaal ist als Mysterio klasse, auch wenn hier nicht zu viel verraten werden soll. Besonders knallig kommt der Film in 3D, aber auch konventionell macht er viel Spaß.

Text: Martin Soyka



Ab sofort zu haben

DSV Panalpina A/S:



Thomas Plenborg ist neuer Chairman und soll die Integration des Schweizer Luft- und Seefrachtkonzerns Panalpina in das dänische Unternehmen vorantreiben. Der 52-Jährige Vater dreier Kinder ist Professor an der Business School Kopenhagen sowie Miteigentümer und Vorstandsvorsitzender des Unternehmens Everyday Luxury Feeling A/S in Rosemunde. DSV war bislang vor allem auf Straßentransport spezialisiert und hatte im vergangenen Sommer rund 4,1 Milliarden Euro für die Übernahme von Panalpina geboten und ist dadurch zur Nummer 4 in der Logistikbranche weltweit aufgestiegen.

CTL Cargo Trans Logistik AG:

Francesco De Lauso ist neuer Vorstand bei dem nordhessischen Stückguttransporteur, der eine Kooperation mit über 160 Transporteuren unterhält. Der 46-Jährige hat die Bereiche Finanzen und Controlling übernommen. Er war vorher bei Dachser als Speditionsleiter für Lebensmittellogistik in Nürnberg beschäftigt. Weitere Stationen waren Ceva Logistics und Augustin Network. Er steht Paul Walter zur Seite, der seit Frühjahr als nunmehr Doppelspitze die Bereiche Produktion, Administration und IT leitet.

Heppner Internationale Spedition GmbH & Co.

Sébastien Delmotte wurde zum Direktor des Overseas-Netz-

werk bei dem Spezialisten für Frankreichverkehre ernannt. Er ist bereits seit 19 Jahren in verschiedenen Funktionen im Unternehmen gewesen.

Leschaco Gruppe:



Oliver Kaut ist neuer Leiter des Bereichs Global Airfreight und Vertical Market Automotive bei dem Bremer Logistikunternehmen Lexzau, Scharbau GmbH & Co. KG. Er wird beide Geschäftsbereiche in enger Kooperation mit den weltweiten Niederlassungen weiter ausbauen und die Produkte und Dienstleistungen für globale Kundenbedürfnisse weiterentwickeln. Kaut blickt auf 35 Jahre Speditionserfahrung mit den Schwerpunkten Automotive und Luftfracht zurück.

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.)
Eva-Maria Esch
Matthias Jagenberg
Nils Knüppel
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 2019

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

10. Dezember 2019



Hafengeld bleibt in Hamburg stabil

Hamburg – Die Hamburg Port Authority (HPA) nimmt im kommenden Jahr keine Preis-anpassung für die Nutzung des Hamburger Hafens durch See-, Binnen- und Hafenschiffe vor. Bereits in den vergangenen Jahren lagen die Preisänderungen im Seeschiffsbereich jeweils unterhalb der Inflationsrate. Auch im Segment der Binnen- und Hafenschiffahrt wird nun nach verschiedenen Neuerungen und Anpassungen auf Kontinuität in der Entwicklung des Tarifs gesetzt. Strukturelle Veränderungen bei den Hafentgeltten sollen zudem mehr Nachhaltigkeit fördern. Im Jahr 2020 wird nach mehrjährigen Abstimmungen mit anderen Häfen erstmals das Lärmverhalten von Seeschiffen bewertbar gemacht. Besonders leisen Schiffen wird zusätzlich zu bisherigen Umwelt-Anreizen ein weiterer Rabatt gewährt.

Neue Direktverbindung nach Herne



Rotterdam – Das Containerterminal APM hat eine Zug-Direktverbindung zum Container Terminal Herne aufgenommen. Dreimal pro Woche sollen Züge von der Maasvlakte ins Ruhrgebiet fahren. Zudem wurden die Shuttles nach Duisburg von drei auf sechs pro Woche gesteigert.

Erste Diesel-Lkw auf Wasserstoff umgerüstet



Winsen – Das Unternehmen Clean Logistics hat mit der Umrüstung von Diesel-Lkw auf Wasserstoff getriebene Laster begonnen. Hierfür haben die Nordniedersachsen einen Förderbescheid des Bundesverkehrsministeriums erhalten. Die so genannten HyBat-Trucks sollen Tanks für 45 Kilogramm Wasserstoff erhalten, die eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern ermöglichen. Weitere 100 Kilometer können durch die Zuschaltung eines Batteriesystems erzielt werden. Zur Erzeugung des Wasserstoffs will Clean Logistics auf Windräder zurückgreifen, die im kommenden Jahr aus der EEG-Förderung fallen werden. Sie könnten vom Netz getrennt und mit kleinen Elektrolyseuren vor Ort verbunden werden.

Daimler will bis 2050 klimaneutralen Transport

Sindelfingen – Daimler hat große Ziele für seine Lkw-Sparte. „Es ist unsere Ambition, dass bis 2039 alle unsere Neufahrzeuge in Europa im Fahrbetrieb CO₂-neutral sein sollen“, kündigte Martin Daum, Chef von Daimler Trucks & Buses, an. Bis 2022 will das Unternehmen in Japan, USA und Europa auch batteriebetriebene Serienfahrzeuge an-

bieten. Das ultimative Ziel sei ein CO₂-neutraler Transport auf den Straßen bis 2050. Bis 2022 sollen auch Fahrzeuge, die auf Wasserstoffbasis angetrieben werden, zur Serienreife gelangen. Das Unternehmen sei überzeugt, dass beide Technologien, Elektro- und Wasserstoff-Antrieb, nebeneinander existieren und sich gut ergänzen werden. Diese Ziele seien allerdings nur dann erreichbar, wenn die technische Transformation für die Kunden bei Kosten und Infrastruktur unter wettbewerbsfähigen Bedingungen erfolge. „Lokale CO₂-neutrale Lkw und Busse sind keine Selbstläufer“, sagte Daum. Selbst im Jahr 2040 würden voraussichtlich Anschaffungs- und Betriebskosten von Lkw und Bussen mit Elektroantrieb noch immer höher liegen als bei Dieselfahrzeugen.

Weltgrößter Kabelleger geordert



Genua – Die Prysmian Group hat den Bau des größten Kabellegergeschiffs der Welt in Auftrag gegeben. Die „Leonardo da Vinci“ wird über zwei unterschiedliche Hybridantriebe verfügen soll im zweiten Quartal 2021 fertig gestellt werden. Sie wird Kabel bis zu einem Gewicht von 100 Tonnen in bis zu 3.000 Metern Tiefe verlegen und bis zu 120 Arbeiter beherbergen können. Das Schiff wird auf der norwegischen Werft Vard gebaut, die zur Fincantierei Gruppe gehört.



Leistungen:

Stückgutversand



Stahllogistik



Schiffersatzteillager



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

