

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

## Hamburg kontert Berlins Klimapaket

Wirtschaftssenator Westhagemann sucht Allianz für Wasserstoffausbau

Die Länder haben im Bundesrat das Klimapaket der Bundesregierung einstweilen gestoppt. Vordergründig geht es um die Verteilung der Finanzmittel, doch im Hintergrund brodelt es gewaltig aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf Elektromobilität. Hamburgs Wirtschaftsminister Michael Westhagemann (parteilos) plädiert für eine massenweise Erzeugung von Wasserstoff. Bei H&R im Hamburger Hafen gibt es bereits eine 5-MW-Anlage, doch er will mehr.

Anlagen bis zu 100 MW seien technisch möglich. Dann werde die Wasserstoffproduktion auch wirtschaftlich attraktiv. Notwendig dazu sei ein massiver Ausbau der Windkraft, was von der Bundesregierung zuletzt eher behindert wurde. Die norddeutschen Bundesländer haben deshalb einen Brandbrief an die Bundesregierung geschrieben. Auch die CSU sei auf seiner Seite, sagte Westhagemann im Hamburger Hafen-Klub. Die E-Mobilität indes berge eine ganze Reihe kaum zu lösender Probleme und sei deshalb nur eine Brückentechnologie für Innenstädte. **Seite 8**



Eine 5-MW-Wasserstoffanlage steht auf dem H&R-Gelände

### Abgefahren

Die Hafenbahn eilt von Rekord zu Rekord, der Hamburger Hafen wächst nur leicht. **S.4**

### Durchstarten

Der ZDS fordert einen deutlich schnelleren Ausbau der Infrastruktur. **S.6**

### Angekommen

Der Anti-Korrosionsspezialist Nietiedt hat bei SKF eine neue Bleibe gefunden. **S.14**

**GROMEX**  
DichtungHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA**  
**EXPRESS**





**Liebe Leserinnen und Leser,**

man glaubt es kaum. Die Berufsgenossenschaft Bau blockierte die Bauarbeiten an der Elbvertiefung (siehe Seite 23). Für den Bund erteilte sie eine Genehmigung, der Stadt Hamburg verweigerte sie diese trotz gleichlautenden Antrags. Da scheint die linke Hand nicht zu wissen, was die Rechte tut.

Dass dies in der Bundesregierung bisweilen auch der Fall ist, wissen wir schon lange. Hamburgs Wirtschaftsminister hat dies nun eindrucksvoll offen gelegt. Als ehemaliger Siemens-Manager, damals zuständig für Erneuerbare Energien, ist er ein absoluter Fachmann – im Gegensatz zu den übrigen Entscheidungsträgern in Berlin. Vielleicht sollten diese mal so schlau sein und beim Klimapaket auf jemanden hören, der sich mit der realistischen Umsetzung von Energiekonzepten auskennt. Schließlich hängt unsere gesamte Volkswirtschaft daran.

Innen ein frohes Fest!

Matthias Soyka, Chefredakteur

# INHALT

## Aktuelles



4



6



8



10

Hamburg stark im Bahnverkehr 4  
 ZDS drückt aufs Gas 6  
 Westhagemann für Wasserstoff 8  
 Neue HHLA-Containerbrücken 10

## Wirtschaft



12



14

HHLA wird immer grüner 12  
 Nietiedt in neuer Halle 14  
 FIDES warnt vor Cloud-Diensten 16

## Recht & Geld

Liebesverbot zu Kollegin? 18

## Essen



20

Balducci Alstertal 20

## DVD



21

Fast & Furious: Hobbs and Shaw 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](http://www.tco-transcargo.de)

# Auf der Schiene ist Hamburg stark

Der Bahn-Hinterlandverkehr stieg um 11,9 Prozent, der Seegüterumschlag nur leicht



Fotos: HfM Hasenpusch

Die bis zu 7.000 TEU großen Schiffe des Konsortiums THE Alliance laufen nun Altenwerder an

**Die positiven Auswirkungen der begonnenen Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne der Elbe lassen auf sich warten. Zwar stiegen in den ersten drei Quartalen 2019 der Seegüterumschlag des Hamburger Hafens um 3,2 Prozent und der Containerumschlag sogar um 6,9 Prozent auf 7 Millionen TEU. Doch ist diese Zunahme nicht der Verbesserung der Infrastruktur sondern paradoxerweise einem erheblichen Mangel zu verdanken. Hapag Lloyd und die Reederei ONE haben vier Amerikadienste mit kleineren Schiffen von Bremerhaven nach Hamburg umgeroutet, da das Container Terminal Altenwerder wegen der zu niedrigen Köhlbrandbrücke für die größten Containerschiffe nicht mehr erreichbar ist.**

Daneben hat die Hansestadt aber auch vier neue Feederdienste in die Ostsee gewinnen können. Über das Jahr gesehen wurden in dem sehr volatilen Geschäft insgesamt sogar 15 neue Dienste aufgenommen. Insgesamt stiegen die Feederverkehre um 4,3 Prozent auf 2,6 Millionen TEU.

Der Gesamtumschlag in Hamburg verbesserte sich indes nur deshalb so moderat, weil 2,1 Prozent weniger Massengüter umgeschlagen wurden. Zwar wurden vor allem Getreide und Ölfrüchte stärker importiert (+acht Prozent), aber Kohle, Koks und Erzimport-

te sanken um 3,1 Prozent. Umgekehrt wurden 12,1 Prozent weniger Getreide exportiert.

Der Warenaustausch zwischen Hamburg und Nordamerika hat sich durch die zusätzlichen Dienste von dem Hapag Lloyd-Konsortium THE Alliance mehr als vervierfacht. Fast 440.000 TEU wurden umgeschlagen. Dem entsprechend ist der Umschlag in Bremerhaven um 8,8 Prozent gesunken. Der Rückgang ist ausschließlich auf das EUROGATE Container Terminal Bremerhaven zurückzuführen, wo der Umschlag um fast 60 Prozent einbrach. Die anderen bei-

den Terminals vermelden leichte Zugewinne. In Hamburg dagegen verzeichnete EUROGATE einen fulminanten Turnaround mit einem Plus von fast einem Drittel auf über 1,6 Millionen TEU. In Wilhelmshaven stieg der Umschlag weiter auf fast eine halbe Million TEU (+11,4 Prozent). Doch ist man hier weiterhin noch deutlich von der Gewinnzone entfernt.

Die HHLA hat dagegen im Containerumschlag kaum zugelegt, verharrt bei rund 5,4 Millionen TEU. Schuld daran ist das Abwandern eines Asien-Dienstes von CGM CMA vom Burchard-

kai hinüber zu EUROGATE. Mit ihren Anlagen in Odessa und bei Tallin schlug die HHLA insgesamt 5,73 Millionen TEU um, ein Plus von 4 Prozent. Dagegen stieg das Betriebsergebnis um satte 9,4 Prozent auf 112,6 Millionen Euro. Dies ist vor allem auf das starke Intermodalgeschäft zurückzuführen. Es legte um 7,8 Prozent zu. Fast 1,2 Millionen TEU wurden allein von den HHLA-Tochterunternehmen ins Hinterland transportiert, davon allein 930.000 TEU durch die Metrans. In Summe erreichte die Hafenbahn einen neuen Rekordwert von 2,06 Millionen TEU (+11,9 Prozent). Allein im dritten Quartal wurden fast 700.000 TEU auf der Schiene bewegt – so viel, wie noch nie zuvor.

In ihren gesamten Terminalbetrieben legte EUROGATE um 1,4 Prozent auf 8,925 Millionen TEU zu, davon entfielen 5,85 Millionen



Die Hafenbahn verzeichnete erneut ein Rekordergebnis

TEU nur auf Deutschland. Dennoch musste das Unternehmen insgesamt im Bundesgebiet einen leichten Ergebnismrückgang hinnehmen. Bei den ausländischen Terminals liefen besonders Salerno (+9,8 Prozent) und Tanger (+15,2 Pro-

zent) sehr gut. Da sich die Gruppe von zwei defizitären Anlagen getrennt hat, stieg das Ergebnis überproportional an und verhalf ihr zu einem insgesamt deutlich verbesserten Gesamtergebnis.

*Text: Eva-Maria Esch*



Seit Jahresbeginn laufen 15 neue Feederdienste in Richtung Ostsee die Hansestadt an

# Alles müsste viel schneller gehen

Der ZDS mahnt einen zügigeren Ausbau der Infrastruktur und der Energiewende an



**Frank Dreeke**  
ZDS-Präsident



**Jan Müller,**  
ZDS-Präsidium



**Jens Aurel Scharner,**  
ZDS-Vizepräsident

**Beim Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) ist man grundsätzlich eher norddeutsch zurückhaltend, wenn es um Kritik oder auch Lob geht. Umso bemerkenswerter ist es, dass dessen Präsident, BLG-Chef Frank Dreeke, auf der Jahrespressekonferenz kopfschüttelnd sagte, dass „grundsätzlich alles viel schneller gehen“ müsste. Sowohl bei dem Ausbau der Infrastruktur, als auch bei der Umsetzung der Energiewende.**

Natürlich machten sich bereits jetzt schon viele Seehäfen darüber Gedanken, wenn spätestens im Jahre 2038 keine Kohle mehr umgeschlagen werden sollte. Doch, so gab Präsidiumsmitglied Frank Schnabel (Brunsbüttel Ports) zu bedenken, in Hamburg werde gerade darüber nachgedacht, die Laufzeit des Kraftwerks Wedel, das als eines der Schmutzigsten in Deutschland gilt, noch einmal zu verlängern, während es auf der anderen Seite beim Ausbau der Windenergie gerade gewaltig knirsche. Das passe nicht zusammen und werfe die Frage auf, ob es mit dem Ausstieg aus der Kohle wirklich so einfach gehen werde. ZDS-Vizepräsident Jens

Aurel Scharner (Rostock) sagte, dass bei dem Kohlekompromiss der Bundesregierung die Häfen nicht berücksichtigt worden seien. So seien beispielsweise die mecklenburg-vorpommerschen Kohlekraftwerke systemrelevant für Skandinavien, falls es dort zu einer Versorgungslücke kommen sollte.

Es wird auf die Qualität der Planung ankommen

Sein Braker Kollege Jan Müller ergänzte, dass bei dem Ausbau der Infrastruktur zwar nun das nötige Geld vorhanden sei, es aber jetzt im Wesentlichen auf die Qualität der Planung ankomme. Die

Bescheide müssten vor Gericht Bestand haben. Aber, so versicherte Dreeke, natürlich sei das Planungsbeschleunigungsgesetz, das der Bund im vergangenen Jahr verabschiedet hat, ein Schritt in die richtige Richtung. Jedoch müssten etliche Planungsverfahren weiter vereinfacht werden. Vor allem die EU-Wasserrahmenrichtlinie, die derzeit in Brüssel auf dem Prüfstand ist, müsse konkretisiert und vereinfacht werden. Sie hatte vor allem bei den Planungen zur Fahrrinnenanpassung der Elbe große Schwierigkeiten bereitet. Nun stünden ähnliche Verfahren für die Ems, Trave und Weser sowie die Seekanäle in Rostock und Wismar an.

Mit Sorge beobachte der ZDS derzeit die Aktivitäten Chinas, das eine Reihe von Häfen im Mittelmeer (Piräus) und in der Ostsee mit teilweise immensen Mitteln aufgekauft habe. Die europäische Antwort auf die „Neue Seidenstraße“ sei eigentlich das Transeuropäische Netz (TEN), sagte Müller dazu. Es werde nur zu schleppend umgesetzt. Eigentlich müsste man China anbieten, seine Trassen bis zum Rand der TEN zu bauen und ab dort das europäische Netz mit zu nutzen.

Grundsätzlich verschließen sich die Seehäfen dem Wandel jedoch nicht, erklärte Dreeke. Im Gegenteil. Er begrüßte das Förderprogramm des Bundes für den Bau von Landstromanlagen, wofür bislang 140 Millionen Euro bereitstünden. Auch das Programm IHATEC, mit dem die Digitalisie-

rung, Automatisierung und Prozessoptimierung der Kaianlagen gefördert wurde, sein ein „großer Erfolg“. Über 100 Millionen Euro seien bislang eingesetzt worden. Bis 2025 wolle der Bund jährlich weitere 11 Millionen Euro dazu geben. Jedoch gelte es, nun endlich den Ausbau von LNG-Anlagen voranzutreiben. Auch für Wasserstoff müssten Anlagen geplant werden, auch wenn es wohl noch 15 Jahre dauern werde, bis dieser wirtschaftlich einsetzbar sei.

### Schiffsgrößenentwicklung ist ein weltweites Problem

Bei der Schiffsgrößenentwicklung ging Dreeke auf Distanz zum Präsidenten des Unternehmensverbands Hafen Hamburg (UVHH), Gunther Bonz, der eine weitere Zunahme der Schiffsgrößen kri-

tisiert hatte. Dies sei kein deutsches Problem, gab Dreeke zu bedenken, eher ein europäisches oder gar weltweites.

Für das laufende Jahr geht Dreeke von einem Gesamtumschlag von rund 300 Millionen Tonnen aus, was ein Zuwachs von knapp einem Prozent bedeuten würde. Auch für das kommende Jahr stünden die Zeichen ungeachtet von Handelsstreitigkeiten und Brexit leicht positiv: +0,6 bis 1,4 Prozent Wirtschaftswachstum, +2,2 Prozent mehr Seegüterumschlag. Eine Studie des Bundes habe die Seehäfen als „systemrelevant“ für Deutschland eingestuft. Durch sie würden 521.000 Arbeitsplätze gesichert und 62 Milliarden Euro umgesetzt. Zudem hingen 1,35 Millionen Industriearbeitsplätze von ihr ab.

*Text:* Matthias Soyka

# Sys|ng

## Software, die passt...

- IT-Lösungen für die Hafenwirtschaft
- Spezialisierung auf Logistik-Bereiche
- Flexible Anpassung an Ihre Firmensoftware
- Time-Slot-Management (TR02)
- Individuelle Beratung
- Günstige Anwendungen für Kleinbetriebe
- Jahrzehntelanges Know-how

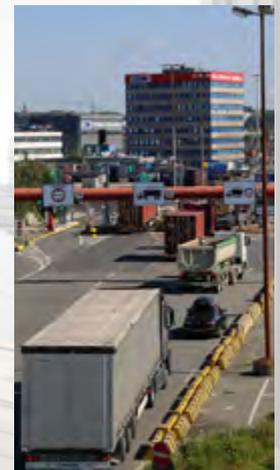
### Terminal Operating



### Lagerwirtschaft



### Container-Trucking



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

Rothenbaumchaussee 114  
www.sysng.de

20149 Hamburg  
info@sysng.de

# „Bei Wasserstoff gebe ich Gas“

Hamburgs Wirtschaftssenator Michael Westhagemann kritisiert die Klimapläne des Bundes

**In der Klimadiskussion verfügt Hamburg über einen wahren Trumpf. Wirtschaftssenator Michael Westhagemann ist, anders als alle anderen Beteiligten in der politischen Entscheidungshierarchie, als ehemaliger Siemens-Nord-Chef und Präsident des Industrieverbands Hamburg ein echter Experte. Im Hafen-Klub legte nun der parteilose Quereinsteiger seine Sicht dar, wie Deutschland die von der EU vorgegebenen Klimaziele erreichen sollte. Wasserstoff sei das Zauberwort, sagte er, nicht E-Mobilität. Vor 130 Gästen der Hafengewirtschaft zerlegte er das Klimapaket der Bundesregierung. Ein Plan sei dies wohl kaum.**

Gegen den batteriebetriebenen Antrieb von Fahrzeugen spreche vor allem, so Westhagemann, dass ein E-Auto für eine Reichweite von 100 Kilometern Batterien mit einem Gewicht von 100 Kilogramm benötige, ein mit Wasserstoff angetriebenes Fahrzeug jedoch nur ein Kilogramm Treibstoff. Ansonsten sprächen vier weitere Punkte massiv gegen die E-Mobilität:

- Die Herstellung von Batterien sei extrem energieintensiv. Bis ein E-Auto losfähre, hätte an mit fossil betriebenen Fahrzeugen 80.000 Kilometer fahren können.
- Zur Herstellung von Batterien seien seltene Erden nötig, die vor allem in China abgebaut werden. Vornehmlich von Kindern unter menschenverachtenden Umständen.
- Feststoffbatterien seien in der Entwicklung nicht ausgereift.
- Die Entsorgung alter Batterien sei alles andere als geklärt.

Hamburg habe zwar einige Elektrobusse angeschafft, die eine Reichweite von rund 150 Kilometern haben. Dies sei auch richtig, jedoch taue die E-Mobilität nur als „Brückentechnologie im Innenstadtbereich“.

Dem gegenüber habe Wasserstoff eindeutige Vorteile. Er sei leicht speicherbar und durch Windkraft



**Michael Westhagemann,**  
Wirtschaftssenator Hamburg

oder Solarenergie gut zu erzeugen. Die dafür notwendigen Elektrolyseure hätten mittlerweile einen Wirkungsgrad von 80 Prozent erreicht. Durch den aus regenerativen Energien erzeugten Strom werde in den Anlagen Wasser auf bis zu 800 Grad erhitzt. Der dann entstehende Wasserstoff könne dann unmittelbar also Kraftstoff für Lkw oder Busse verwendet werden, oder sich unter Zufuhr von CO<sub>2</sub> in einer Raffinerie in einen synthetischen Kraftstoff (Benzin, Diesel, Gas oder Kerosin) umwandeln. Die synthetischen Kraftstoffe könnten auch mit den fossilen Kraftstoffen gemischt werden. Selbst der Wasserstoff könne

direkt ins Gasnetz eingeleitet werden. In NRW sei zeitweise fast ein Drittel des Gasnetzes mit Wasserstoff angereichert worden.

Der Bund, so kritisierte Westhagemann kopfschüttelnd, habe all dies jedoch wohl noch nicht richtig erkannt. Die Offshore Windenergie funktioniere hervorragend und komme mittlerweile ohne jede Förderung aus. Die Produktionskosten von drei Cent pro Kilowattstunde lägen auf dem niedrigen Niveau eines Atomkraftwerks. Auch an Land werde sehr viel Strom aus Windenergie gewonnen. Doch habe der Bund neue, sehr weit gefasste Abstandsregeln von den Windrädern zur ersten Wohnbebauung (mindestens ein Kilometer) beschlossen, die einen weiteren Bau von Windrädern an Land massiv erschweren.

„Zunächst einmal muss der Deckel weg“, forderte Westhagemann. Gemeint ist die vor drei Jahren vom Bund beschlossene Obergrenze für Offshore-Energie von 15 GW. Eine Obergrenze von 20 GW, wie sie nun in Rede stehe, sei immer noch deutlich zu niedrig. Es müssten mindestens 30 GW sein.

Nun seien vor allem die Japaner und Chinesen deutlich weiter. Mitsubishi habe einen Wasserstoff-Lkw entwickelt. Brennstoffzellen-Busse würden dort zwei Drittel günstiger als bei uns produziert. Toyota habe

das Patent auf seine Brennstoffzellen freigegeben, so dass China und Kanada an deutlichen Verbesserungen arbeiteten. Der Konzern wolle den Bau seiner Brennstoffzellen-Pkw nun von Hand- auf Fließbandproduktion umstellen, die Produktion auf 30.000 Fahrzeuge pro Jahr mehr als vervierfachen und so den Preis je Fahrzeug von 70.000 auf 35.000 Euro halbieren.

Dem gegenüber glaube der VW-Chef Herbert Diess an einen Einsatz der Brennstoffzelle erst in zehn Jahren. Dies halte Westhagemann für völlig falsch. Die Niederländer hätten beschlossen, ihr gesamtes Energiesystem auf Wasserstoff umzustellen. In der Nordsee werde das Aufschütten künstlicher Inseln geplant, auf denen direkt neben Windrädern Elektrolyseure gebaut werden sollen.

Westhagemann will auf diesen Ideen aufbauen und hat zumindest eine norddeutsche Wasserstoffstrategie entwickelt. „Wir haben eine Riesen-Chance, uns endlich einmal gegen den Süden durchzusetzen.“ Wenn Bayerns Ministerpräsident Markus Söder sage, er wolle Bayern zu der Wasserstoff-Region Deutschlands machen, dann habe er zumindest

schon mal etwas erkannt, sagte Westhagemann. Auch Söders Partei-Kollege Andreas Scheuer (Bundesverkehrsminister) sei auf Westhagemanns Seite. Jedoch müssten nun endlich die Umlagen beim Strompreis abgeschafft werden, die dazu geführt haben, dass in Deutschland der Strom so teuer ist wie in keinem anderen europäischen Land. Zudem sei es technisch möglich, Elektrolyseure mit einer Größe von 100 MW und nicht nur fünf MW zu bauen. Durch diese Skalierung und den Abbau der Nebenkosten könnte Wasserstoff dann auch wirtschaftlich hergestellt werden. Dadurch könne man sich auch wieder von Asien positiv absetzen, wo meist nur grauer Wasserstoff, also mit fossilen Brennstoffen als Grundlage, erzeugt werde. Der norddeutsche Wasserstoff werde grün sein. Westhagemann schwebt in Kooperation mit Norwegen ein nord-europäisches Wasserstoff-Cluster vor, um auch international stärker wahrgenommen zu werden. Die Wasserstoffproduktion aus erneuerbaren Energien sei zudem auch eine Chance für afrikanische Staaten wie Marokko, wo Wasserstoff aus Sonnenenergie im großen Stil gewonnen werden könnte.

Von der Bundesregierung erwar-

tet Westhagemann ein massives Umdenken. Die Förderung für die Brückentechnologie LNG sollte lieber für die Förderung von Wasserstoff verwendet werden. „Ich gebe bei Wasserstoff richtig Gas“, rief er dem begeisterten Publikum zu. Gegenüber „Stadt Land Hafen“ ergänzte Westhagemann, dass er zusammen mit Schleswig-Holstein die Klima-Pläne des Bundes im Bundesrat blockieren werde. Die Bundesregierung habe sich zudem „null Gedanken“ darüber gemacht, was mit den ersten Windparks passieren soll, für die 2021 die Förderung auslaufe. Anstatt sie abzubauen könnte man neben die Anlagen Elektrolyseure stellen. Die Regierung müsse sich endlich mit der Kernfrage beschäftigen, wie unser künftiges Energiesystem aussehen solle. Grundsätzlich, glaubt der Ex-Siemens-Chef, werde man die Klimaziele allein mit Erneuerbaren Energien nicht zum gesetzten Zeitpunkt erreichen können. Ein Teil der CO<sub>2</sub>-Einsparung müsse noch durch Kernenergie erfolgen. Den Ausstieg aus dieser Technologie nach Fukushima halte er für „überstürzt“.

*Text: Matthias Soyka*



# Die HHLA rüstet auf

Drei neue Containerbrücken erreichten den Burchardkai



Fotos: SLH

Das Ziel in Sicht: Nach acht Wochen erreichten die Containerbrücken sicher den Hamburger Hafen

**Es hatte schon etwas Unwirkliches, als im November-Nieselregen vor Wedel ein mächtiger Koloss die Elbe hinauf glitt, eskortiert von drei Schleppern. Die „Zhen Hua 27“, ein umgebauter Tanker des chinesischen Containerbrückenherstellers ZPMC, erreichte nach acht Wochen Fahrt den Burchardkai. Das Schiff kam gut zehn Tage früher als geplant, denn der Kapitän hatte ordentlich auf die Tube gedrückt, auch, um den Herbststürmen der Nordsee zu entgehen.**

So erreichte das Schiff gerade noch einen Tag, bevor ein mächtiger Orkan vor Nordfrankreich wütete, die Deutsche Bucht. Auf dem tiefer gelegten Oberdeck thronten fast majestätisch drei der größten Containerbrücken, die ab dem kom-

menden Jahr die Abfertigung von Mega-Carriern mit 23.000 TEU und mehr ermöglichen. Immerhin 150 Schiffe dieser Größe erreichten 2018 Hamburg. Es dauerte nur wenige Minuten, den Ex-Tanker in der Dämmerung vorm Burchardkai

zu drehen. Die drei neuen Brücken werden gleich am Beginn des Waltershofer Hafens montiert. Fünf ältere und deutlich kleinere Containerbrücken am hinteren Ende nahe der Autobahn waren zuvor demon- tiert worden, drei nach Tallinn zum



Der Hafenslotse fährt dem Koloss entgegen



Die Brücken standen auf Schienen an Deck

dortigen HHLA-Terminal transportiert worden. Die verbliebenen Brücken rückten einfach auf.

Die Ausmaße der neuen Brücken sind gewaltig. 2.480 Tonnen schwer, 80 Meter Ausleger, um 26 Containerreihen (die jüngeren Brücken schaffen nur 24 Reihen) abzugreifen. Die Spredder können zwei 40-Fuß-Container mit 110 Tonnen Gewicht gleichzeitig heben. Um die 89 Meter hohen Geräte (mit aufgetopptem Arm 138 Meter) die Elbe hinaufzubringen, mussten westlich von Wedel die Hochspannungsleitungen angehoben werden und das Schiff bei Niedrigwasser einlaufen.

Am Burchardkai brachte sich die „Zhen Hua 27“ dann durch das Umfluten Ballastwassertanks genau auf Höhe der Kaikante, so dass die Brücken auf Schienen an Land gezogen werden konnten. Dort werden sie in den nächsten Wochen zunächst endmontiert, ehe sie in den Probebetrieb gehen. Die endgültige Inbetriebnahme ist für das kommende Frühjahr vorgesehen. Dann sollen auch zwei weitere Brücken folgen.

*Text:* Matthias Soyka



Hingucker vor Blankenese: Die Portalkräne am Bug wirken wie Spielzeug



Eskorte mit drei Schleppern: Vor Wedel kam der Tanker vor der Zeit an



Das Eindrehen der „Zhen Hua 27“ bei Dämmerung in den Waltershofer Hafen verlief problemlos

# Logistik in Balance

Die HHLA will bis 2040 klima-neutral sein und überrascht mit Zahlen zur Hafenumfuhr



Das Container Terminal Altenwerder ist als erste klima-neutrale Umschlaganlage zertifiziert

**Die HHLA hat sich ehrgeizige Ziele gesetzt: Bis 2030 will sie ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich zu 2018 halbieren, zehn Jahre später soll der gesamte Betrieb klimaneutral laufen. Diese Nachhaltigkeitsstrategie werde künftig unter der Marke „Balanced Logistics“ umgesetzt, verkündete die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath. Bisher habe das Unternehmen die Emissionen pro umgeschlagenen Container um 31,2 Prozent gesenkt. „Wir wollen noch weiter gehen und ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichem Erfolg, guten Arbeitsbedingungen, gesellschaftlicher Verantwortung und dem Umwelt- und Klimaschutz finden.“**

Bereits jetzt hat die HHLA mit dem Container Terminal Altenwerder die weltweit erste klima-neutrale Umschlaganlage im Betrieb. Sie wurde sogar vom TÜV Nord zertifiziert. Die Niederflurfahrzeuge (AGVs) fahren mittlerweile alle batterie-betrieben, gespeist von Ökostrom. Zudem werden gerade Zugmaschinen mit Elektromotoren getestet, die die Container von den Blocklagern zum Bahnhof Altenwerder bringen. Ein weiteres bereits bestehendes Projekt ist der Test von autonom fahrenden Trucks, den die HHLA in Kooperation mit MAN durchführt. Zudem hat

die HHLA 80 E-Pkw im Einsatz. Sukzessive sollen alle Terminals, auch außerhalb Hamburgs derart umgestellt werden.

**Auch Transportketten sollen umgestellt werden**

Aber auch die Transportketten sollen klimaneutral werden. Deshalb bietet die HHLA ab dem kommenden Jahr das Produkt „HHLA Pure“ an. Hier soll vor allem die HHLA-Tochter Metrans wichtige Dienste leisten. Sie verkehrt jetzt schon mit energieeffizienten E-Loks und verwendet Leichttragwaggons, die bei gleicher

Zuglänge eine größere Anzahl an Containern transportieren. Erste Kunden sind die Spedition Jakob Weets und der Logistiker cargo-partner. Das Konzept sieht vor, dass für jedes Kilogramm CO<sub>2</sub>, das durch den Transport eines Containers noch verursacht wird, Umweltprogramme in Südamerika und Afrika oder in der Schifffahrt unterstützt werden, durch die diese Belastungen kompensiert werden. Daneben werden bei der HHLA-Tochter CTD derzeit erste Wasserstoff-Trucks erprobt.

„Unser Anspruch ist, mit der Natur im Einklang zu sein“, fasste es Titzrath zusammen. Von bloßen



**Ingo Witte,**  
Leiter CTA



**Angela Titzrath,**  
Vorstandsvorsitzende HHLA



**Jan-Hendrik Pietsch,**  
HHLA-Nachhaltigkeitsbeauftragter

Ankündigungen und markigen Sprüchen werde unsere Umwelt nicht besser. Dabei hat die HHLA auch weitergedacht, etwa in Sachen Entsorgung. Bei den AGVs, so erklärte der Leiter des CTA Ingo Witte, werden die großen Batterien zwar erst in zehn Jahren ausgemustert, jedoch könnten sie dann noch anderweitig verwendet werden, da sie von der HHLA nur mit Maximalleistung eingesetzt werden. Nach zehn Jahren würden sie aber immer noch 80 Prozent leisten und könnten damit auch anderweitig noch verwendet werden, ehe sie am Ende dem Hersteller zur Entsorgung zurückgegeben werden.

Nur 150.000 TEU  
Umfahren im Jahr

In dem Klimakonzept taucht indes die Hafenumfuhr mit einer Barge nicht auf. Titzrath überraschte mit der Aussage, dass im es Hamburger Hafen nur zwischen 100.000 und 150.000 TEU pro Jahr gebe, die tatsächlich zwischen den Terminals und/oder den Leercon-

tainerdepots hin- und hergefahren würden. Dem entsprechend sei der Bedarf nicht so hoch, wie stets behauptet. Es kursierten Zahlen von 2,1 Millionen TEU. Diese freilich rühren aus einem internen Arbeitspapier der Hamburg Port Authority (HPA) vom 31. Oktober 2016 her, das „Stadt Land Hafen“ vorliegt. Von den 2,1 Millionen TEU läge rund die Hälfte in Wassernähe, das Potenzial zum Wassertransport wurde auf 440.000 TEU beziffert.

Eine Umfuhr auf dem Wasser scheitere auch häufig an den Kundenanforderungen, sagte indes der Nachhaltigkeitsbeauftragte der HHLA, Jan-Hendrik Pietsch. Die Anfragen kämen meist sehr kurzfristig und machten eine Konsolidierung der Ladung, bis eine Barge voll ist, nahezu unmöglich. Zudem sei am CTA ein Anlegen einer sich selbst entladenden Barge aus baulichen Gründen nicht möglich.

*Text:* Matthias Soyka



Die Metrans soll den Hinterlandverkehr ökologischer machen

# Entrosten am Fließband

Die Firma Nietiedt hat in einer ehemaligen MAN-Halle ein neues Zuhause gefunden



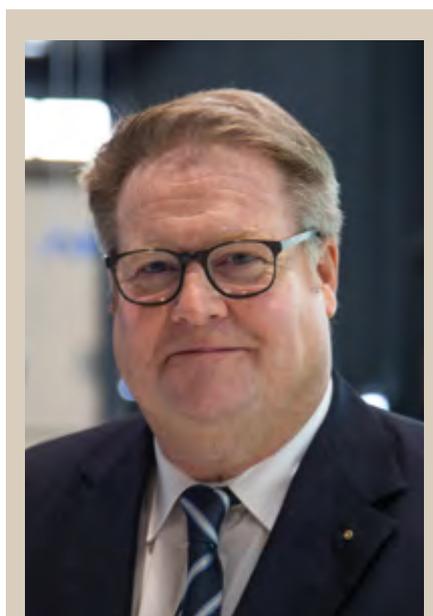
Fotos: SLH

Bereichsleiter Timo Kneiseler vor der mächtigen Absauganlage der Stahlkammern

**In der Logistik sind Fahrzeuge, Maschinen und Gebäude Wind und Wetter ausgesetzt. Besonders in küstennahen Gebieten ist die salzhaltige Luft aggressiv und führt zu Korrosion. Die Firma Nietiedt Oberflächentechnik ist darauf spezialisiert, verschlissene Teile zu entrosten und neu zu lackieren. Der Wilhelmshavener Familienbetrieb ist dabei über zwölf Standort verteilt (u.a. Duisburg, Emden, Kiel). In Hamburg war er bislang am Reiherstieg ansässig. Doch die Halle war zu klein, technisch veraltet. Geschäftsführer Tom Nietiedt suchte eine neue Niederlassung und fand sie bei SKF Marine.**

Auf dem ehemaligen Blohm+-Voss-Gelände war bislang MAN Diesel beheimatet. Die Motorenbauer haben ihre Außenstelle jedoch in das Haupthaus am Rosshafen integriert. Die frei gewordene Halle ist wie geschaffen für Nietiedt: 120 Meter lang, 20 Meter breit und rund zwölf Meter hoch. 3,5 Millionen Euro hat das Unternehmen investiert, um fünf Lackier- und vier Strahlkabinen zu schaffen. Vom Haupttor aus führen Schienen ins Innere und ermöglichen den Transport von bis zu 60 Tonnen. Ein 20-Tonnen-Kran erledigt das Übrige. „Alles, was auf der Straße bewegt werden kann, kann auch bei uns bearbeitet werden“, erklärt Untiedt. Besonders positiv sei, dass die Werkstücke nicht einmal die Halle vor Abschluss der Arbeiten verlassen

müssten: Entrosten am Fließband. Und das witterungsunabhängig.



**Tom Nietiedt,**  
Geschäftsführender Gesellschafter

Seit 80 Jahren sind die Untiedts im maritimen Korrosionsschutz und Gerüstbau unterwegs. In dritter Generation führt nun Tom Untiedt die Geschäfte. Allein in Hamburg sind rund 100 Mitarbeiter beschäftigt. An dem neuen Standort werden es mindestens 15 sein.

In die jetzige Anlage ist die ganze Erfahrung der Mitarbeiter geflossen. Neuste Umwelttechnologie führt zu einem immer komfortableren Arbeiten. So haben die Architekten neben großen Absauganlagen auch an eine flexible Haltevorrichtung an der Decke der größten Strahlhalle gedacht, um dort den armdicken Schlauch einzuhängen, den bislang die Mitarbeiter geschultert hatten. „So können auch weniger stabil gebaute Kollegen stundenlang arbeiten“, freut sich

Bereichsleiter Timo Kneiseler. Die einzelnen Strahlmittel indes werden aufgefangen und gefiltert, so dass sie zwischen fünf- und achtmal verwendet werden können.

Drei Strahlmedien verwenden die Arbeiter zum Entrosten: Stahlkies, Glasperlen und Korund, ein mineralischer Stoff. Während Eisenstücke mit bis zu zehn bar Druck beschossen werden, strahlen die Nietiedt-Kollegen sensiblere Stoffe wie Edelstahl nur mit Drücken zwischen fünf und sieben bar ab. Anschließend werden sie in einer daneben liegenden Halle lackiert. Jeder Kunstharzanstrich ist nach maximal acht Stunden getrocknet.

### Kunden quer durch die gesamte maritime Branche

Neben dem Rostschutz selbst mit metallischen Überzügen gehören auch die Innenbeschichtungen von Tanks zum Leistungsportfolio der Nietiedt-Gruppe, die insgesamt über 600 Mitarbeiter, darunter 40 Auszubildende, verfügt. Zu den Kunden der Nietiedt GmbH gehört fast alles, was im maritimen Sektor Rang und Namen hat: Oiltanking, H&R und viele Motorenhersteller.

„In Küstennähe und in maritimen Wirtschaftsbereichen gibt es sowohl im Onshore- als auch im Offshorebereich höhere Ansprüche an den Korrosionsschutz als auf jedem anderen Gebiet“, sagt Untiedt. Seine Mitarbeiter könnten aufgrund der langjährigen Erfahrung und dem breit angelegten Spezialwissen eu-



Die Halle von außen



Diese Anlage wurde entrostet und in der gleichen Halle auch lackiert

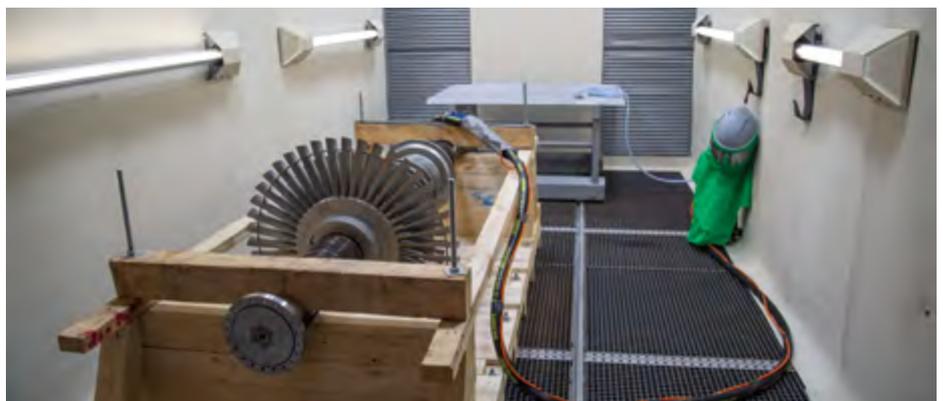
ropaweit passgenauen Service nach neusten technischen Richtlinien anbieten.

Durch die neue Halle ist auch Platz für mehr Mitarbeiter. Acht waren es bisher in diesem Bereich. Nun soll sich die Zahl verdoppeln. Durch die unmittelbare Nachbarschaft zu Blohm + Voss kann sich Untiedt auch vorstellen, größere Werkteile auf dem Wasserweg zu erhalten. Da beide Gelände miteinander verbunden sind und auf der von Lürssen übernommenen Werft Kräne in allen Größen vorhanden sind, wäre ein Transport in die nur wenige Meter von der Kaikante entfernt gelegene Halle kein Problem.

*Text: Eva-Maria Esch*



Schienen bis 60 Tonnen belastbar



Nach der Bestrahlung eines Turbinenteils werden die Einzelteile gecheckt

# Vorsicht bei Cloud-Diensten

FIDES IT-Experten warnen vor unsicheren Servern und Datenklau

gemeinsamen Projekte hi



**Maik Brandt,**  
FIDES IT Consulting GmbH



**Ralf Kollmann,**  
FIDES IT Consulting GmbH



**Stefan Decker,**  
Geschäftsführer FIDES IT

**Im digitalen Zeitalter wird es immer komplizierter, sich mit den Tücken moderner Technik auseinanderzusetzen und den gesetzlichen Anforderungen zu genügen. Darauf wiesen Experten der FIDES IT Consulting GmbH bei einem Seminar hin. So sollten Unternehmen durchaus skeptisch gegen Cloud-Diensten sein. Und selbst nach der ersten Novellierung der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) sind Kleinstbetriebe nicht aus dem Schneider, wenn es um die Verpflichtung geht, einen Datenschutzbeauftragten einzusetzen. Und das, obwohl die DSGVO nun vorsieht, dass erst Betriebe ab 20 Mitarbeitern, nicht wie bisher zehn, einen solchen Fachmann benennen müssen.**

Denn, so wies Ralf Kollmann darauf hin, es gibt eine Reihe von Ausnahmen. Zum Beispiel Fuhrunternehmen, die die Touren ihrer Lkws über Telemetrie und Video online überwachen, könnten schon ab einer Handvoll Beschäftigten zu so einer Maßnahme verpflichtet sein. Gleiches gilt für Rechtsanwalts- und Steuerkanzleien. Die Freistellung von der Verpflichtung, einen Datenschutzbeauftragten einzusetzen, bedeute indes nicht, dass die DSGVO nicht für alle gelte. Ebenso sei es fast unmöglich für Betriebe, die nun qua lege nicht mehr einen Datenschutzbeauftragten einsetzen müssen, einen bereits in Amt und Würden

befindlichen Mitarbeiter von dieser Aufgabe wieder zu entbinden.

Kollmann wies darauf hin, dass die DSGVO aber auch zu Vereinfachungen geführt habe. So sei es Betrieben künftig gestattet, Einwilligungen von Mitarbeitern auch auf elektronischem Wege einzuholen. Bisher war eine Unterschrift per Hand nötig. Zudem müssten Betriebe die Zustimmung für die Verwendung von Bildern ihrer Angestellten nicht unbedingt immer einholen. Beispielsweise beim Ausstellen einer Einlasskarte mit Passfoto.

Neuer Ungemach drohe indes von der EU, wo derzeit an einer Privacy-Verordnung gearbeitet wird. Diese regelt den Umgang mit Wer-

bung und Telekommunikation, beispielsweise von Diensten wie YouTube. Besonders umstritten sei das Online-Tracking, also das Aufzeichnen von Verbraucherverhalten im Netz. Dies geschehe oft über Cookies, also kleinen Dateien, die von den Anbietern auf den jeweiligen Computer übertragen werden, um zum Beispiel den wiederholten Zugang zu einem Bestellwarenkorb zu ermöglichen. Ein EuGH-Urteil habe diese Praxis eingeschränkt. Die Online-Anbieter müssten sich stets die Einwilligung der User vor dem Aufspielen holen und dabei den Sinn und Zweck der Cookies genau angeben, also auch die etwaige Auswertung des Einkaufs-

verhaltens der User. Zulässig seien grundsätzlich nur Cookies, ohne die ein Programm nicht funktionieren würde. Viele Google-Anwendungen wie Google Maps oder Google Analytics fielen nicht darunter.

Das Nicht-Befolgen all dieser Vorschriften kann indes teuer werden. Seit dem 14. Oktober gilt ein neuer Bußgeldkatalog, der die Höhe einer Strafe von der Größe des Unternehmens, dessen Umsatz und der Schwere des Vergehens abhängig macht. Ein kleines Unternehmen mit einem Umsatz unter 350.000 Euro kann dann noch mit einem Betrag unter 1.000 Euro davon kommen, bei einem Betrieb mit 11 Millionen Euro Umsatz, könnten es schon 31.000 Euro werden, bei einem Konzern mit über 500 Millionen Euro Jahresumsatz könnten es bis zu vier Prozent vom Umsatz sein.

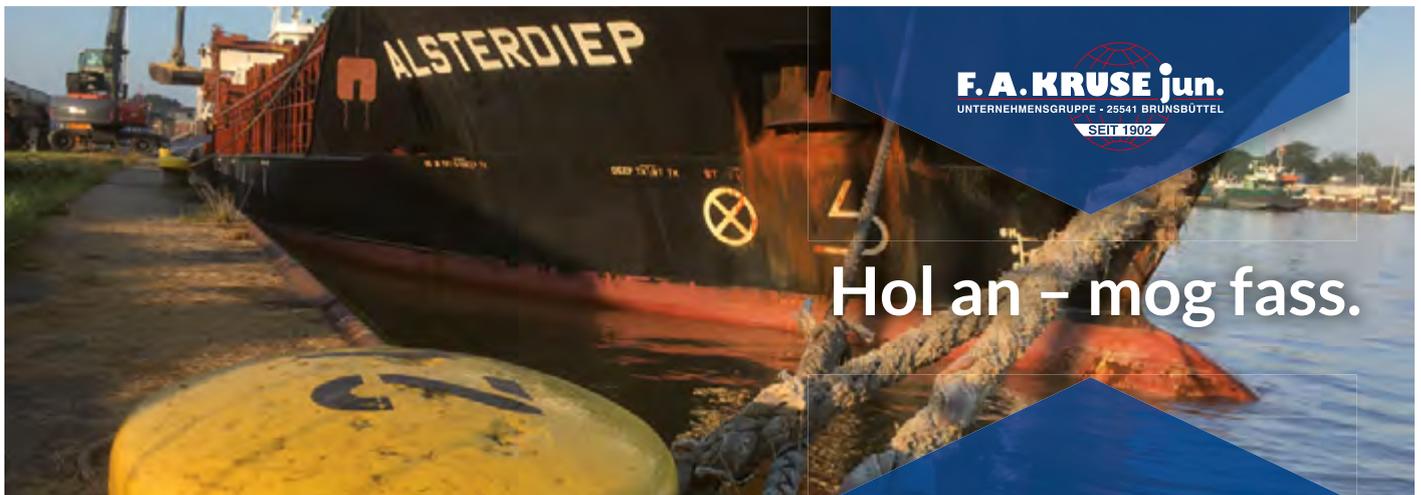
So musste British Airways unlängst ein Bußgeld von 200 Millionen

Euro zahlen, da die Fluggesellschaft grob fahrlässig mit den Kreditkartendaten von rund 500.000 Kunden umgegangen war. Und die Marriott-Hotelkette hatte erworbene Daten von 380 Millionen potenziellen Kunden nicht richtig geschützt und ebenfalls eine Buße in dreistelliger Millionenhöhe zahlen müssen. In Deutschland hält bislang die Deutsche Wohnen den Rekord. Sie musste 14,5 Millionen Euro für den falschen Umgang mit Mieterdaten zahlen.

Doch es gibt noch mehr Fallstricke. Viele Microsoft-Programme könnten nicht dem europäischen Datenschutz genügen. Hier gebe es einen Konflikt mit den US-Vorschriften, so Kollmann. Vor allem Office 365 sei problematisch. Das Grundprogramm für Word ist neuerdings nur noch als Cloud-Programm abrufbar, nicht mehr als Vollprogramm auf CD zu erwerben.

Was sollen nun Betriebe bei all dem tun? Maik Brandt empfiehlt, zunächst die Gesetze erst einmal zu lesen. Diese forderten in der Regel, den „neusten Stand der Technik“ einzusetzen. Bei der Sicherung von Computern seien dies das Einsetzen eines möglichst komplizierten Passwortes in Verbindung mit technischen Hilfsmitteln wie einer Push-TAN-Einrichtung, wie es sie beim Onlinebanking gibt. Der gesicherte PCs seien kaum zu knacken. Zudem sollten die Mitarbeiter sensibilisiert werden, ihnen unbekanntes Emails nicht zu öffnen. Hier könnten Trojaner versteckt sein. 30 Prozent aller Betriebe sind so schon einmal infiziert worden. FIDES IT-Chef Stefan Decker ergänzte, dass in Deutschland 2018 genauso viel Datenschutzverstöße gemeldet worden seien wie im übrigen Europa zusammen.

*Text:* Matthias Soyka



## Agrarlogistik – Ihre Experten vor Ort

Umschlag und Lagerung von

- Getreide
- Futtermitteln
- Düngemitteln



F.A. Kruse jun. Südkai GmbH & Co. KG  
Südkai 11, 25542 Brunsbüttel  
Tel. 04852/881-0 · Fax 04852/881-199  
[www.kruse-unternehmensgruppe.de](http://www.kruse-unternehmensgruppe.de)  
[info@kruse-unternehmensgruppe.de](mailto:info@kruse-unternehmensgruppe.de)

# Liebesverbot im Arbeitsrecht?

McDonald's-Chef musste nach Liebesbeziehung zu Mitarbeiterin seinen Hut nehmen

**Weihnachten steht wieder einmal vor der Tür. Das Fest der Liebe wirft seinen strahlenden Glanz voraus, wohin man nur schaut. So ganz und gar nicht weihnachtlich kommt da folgende aktuelle Meldung daher: Die Fast-Food-Kette McDonald's hat ihren amerikanischen Geschäftsführer gefeuert, weil er entgegen der internen Verhaltensregeln eine Beziehung zu einer Mitarbeiterin unterhielt. Und die bange Frage lautet nun: Wäre das auch in Deutschland möglich oder – andersherum gefragt – wie steht es um die Liebe im deutschen Arbeitsrecht?**

Der USA-Chef von McDonald's musste gehen, weil er Medienberichten zufolge eine Affäre mit einer Mitarbeiterin hatte. Das ist bzw. war ihm – wie allen Arbeitnehmern von McDonald's in den USA – nach dem einschlägigen Code of Conduct verboten. Dort heißt es: „Um Situationen zu vermeiden, in denen das Verhalten von Mitarbeitern zu einem negativen Einfluss auf das Arbeitsklima führen könnte, ist es Angestellten, die eine direkte oder indirekte Berichtspflicht zu einander haben, untersagt, sich privat zu verabreden oder eine sexuelle Beziehung einzugehen.“

Angst vor Problemen  
nach Ende der Beziehung

Solche Regelungen sind in den USA durchaus verbreitet und haben zuweilen ihren Grund vor allem in dem Willen, sexuelle Belästigungen zu verhindern. Es geht also nicht nur darum, Liebesbeziehungen zu verhindern, sondern auch um die Angst, was aus einseitig erkalteten Beziehungen werden könnte: Also um Drucksituationen, die gerade in hierarchischen Verhältnissen entstehen

können, nachdem die Liebe geendet hat. Das sind auf den ersten Blick legitime Gründe, wie es scheint.

In Deutschland kann solch ein kategorisches Verbot allerdings unzulässig sein. So hatte das Landesarbeitsgericht Düsseldorf einmal eine Betriebsvereinbarung der amerikanischen Einzelhandelskette Wal-Mart zu beurteilen. Es stellte fest: Eine Ethikrichtlinie, die bestimmt, dass Mitarbeiter nicht mit jemandem ausgehen oder in eine Liebesbeziehung eingehen dürfen, der Einfluss auf die Arbeitsbedingungen nehmen kann oder deren Arbeitsbedingungen von der anderen Person beeinflusst werden können, verstößt gegen das Grundgesetz.

Ethikrichtlinien unterliegen  
der Mitbestimmung

Und ebenso wichtig wie ganz und gar richtig: Ethikrichtlinien einer US-amerikanischen Muttergesellschaft, die über die deutsche Arbeitgeberin in den Betrieben in Deutschland eingeführt werden, unterliegen dann der betrieblichen Mitbestimmung, wenn und soweit Mitbestimmungsrechte nach

dem Betriebsverfassungsgesetz berührt sind (Landesarbeitsgericht Düsseldorf, Beschluss vom 14.11.2005, Az. 10 TaBV 46/05).

Deutsche Klauseln  
etwas weiter gefasst

Nun ist die Regelung, um de es im genannten Wal-Mart-Fall ging, etwas weiter gehender und die Entscheidung aus Düsseldorf auch schon etwas älter. Womöglich hat das mit solchen Ethikrichtlinien verfolgte Ziel heute ein anderes Gewicht. Die Verhaltensregeln bei McDonald's, wegen derer nun der CEO entlassen wurde, gelten jedenfalls nur für Arbeitnehmer im Über- und Unterordnungsverhältnis – das ist hinsichtlich der Reichweite einer solchen Regelung einige Nuancen enger. So gibt es diese Regelung in der Tat auch in Deutschland bei McDonald's: „Um Situationen zu vermeiden, in denen sich das Verhalten am Arbeitsplatz negativ auf das Arbeitsumfeld auswirken könnte, dürfen Mitarbeiter, die eine Liebes- oder sexuelle Beziehung zueinander haben, nicht gleichzeitig eine direkte oder indirekte Unter-

stellungsbeziehung zueinander haben.“

Bleibt die Frage, ob eine derartige Regelung überhaupt unverzichtbar ist für das Unternehmen.

Für McDonald's in Frankreich gilt sie nicht. Dort begnügt man sich mit einer viel schwächeren Regelung („Jegliches Anzeichen von Bevorzugung oder Entscheidungsfindung, das eher durch Affektion oder Freundschaft als durch die Interessen der Gesellschaft motiviert ist, ist unangemessen.“) und in der Schweiz belässt man es bei einer Sollregelung („Um Situationen zu vermeiden, in denen sich das Verhalten am Arbeitsplatz negativ auf das Arbeitsumfeld auswirken könnte, sollten Mitarbeiter, die eine direkte oder indirekte Unterstellungsbeziehung zueinander haben, Liebes- oder sexuelle Beziehung zueinander vermeiden.“).

Landesarbeitsgericht:  
Das ist Privatsache

Das Landesarbeitsgericht Düsseldorf würde sich mit einer solchen loseren Regelung wohl deutlich wohler fühlen. So hatte es nämlich in seinem Beschluss aus 2005 klargestellt: „Wenn auch nicht verkannt werden kann, dass in vielen Betrieben nicht gerne gesehen wird, wenn ein Vorgesetzter bzw. eine Vorgesetzte mit einem oder einer ihm bzw. ihr unterstellten Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter eine Liebesbeziehung eingeht, ist dies letztlich eine Privatangelegenheit der beteiligten Personen und hat

zunächst den Arbeitgeber nicht zu interessieren.“

Es ergänzte ganz bewusst: „Erst wenn es auf Grund dieser Beziehung zu Spannungen innerhalb der Betriebsgemeinschaft kommt, kann der Arbeitgeber eingreifen. Es ist dann aber nicht die Partnerschaft oder die Liebesbeziehung, die stört, sondern das Verhalten, mit dem der eine oder der andere Partner oder beide oder außenstehende Dritte den betrieblichen Ablauf beeinträchtigen.“

#### Anpassung an nationale Rechtsordnung

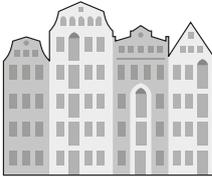
One size fits all – das geht nicht bei Verhaltenskodices weltweit agierender Unternehmen. Diese müssen auf die jeweilige nationale Rechtsordnung und auch Unternehmenskultur abgestimmt werden. Je besser das gelingt, desto eher erfüllen sie ihren Zweck, einen hilfreichen Rahmen für ein gutes Miteinander der Arbeitnehmer und ein ethisch verantwortliches Handeln im Unternehmen durchzusetzen.



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

Fazit: Nicht nur die deutschen Mitarbeiter von McDonald's können aufatmen. Ganz grundsätzlich steht das deutsche Arbeitsrecht einer Romanze am Arbeitsplatz (oder mehr!) nicht im Weg. In diesem Sinne bleibt unser Weihnachten auch arbeitsrechtlich was es ist: Das Fest der Liebe.

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



# Heinrich Osse

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

SPEDITION

PACKSTATION

LAGERUNG

KÜHLLAGERUNG

UMSCHLAG

Telefon 040/78 08 77-3

Telefax 040/78 08 77-47

E-Mail [info@osse-logistik.com](mailto:info@osse-logistik.com)

**Heinrich Osse Lagerhaus GmbH**

Australiastraße

Schuppen 50 B

20457 Hamburg

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



# Italienisch oder Thailändisch?

Im „Balducci Alstertal“ im AEZ gibt es gleich mehrere Geschmacksrichtungen



Das Restaurant im Alstertal Einkaufszentrum



Neben dem Haupteingang ist der Gastraum abgeteilt

**Sie kennen das bestimmt: Da ist man mit mehreren Leuten unterwegs und sucht nach einer schmackhaften Nahrung. Der eine will gerne Italienisch, der andere Asiatisch. Was also tun? Im „Balducci Alstertal“ könnten Sie zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Denn dort gibt es sowohl, wie der Name vermuten lässt, eine ganze Reihe italienischer Gerichte wie Pasta, Pizza und Panini als auch leckere thailändische Küche wie Thai Curry oder einen Thai Beef Salat mit Limetten-Ingwer-Chili-Dressing.**

Das alles ist für maximal 14,90 Euro zu haben. Natürlich ist das Angebot an italienischer Küche deutlich vielfältiger, zumal auch ein Italian Beef Burger mit gratiniertem Mozzarella zu haben ist. Die Pizzen (ab 8,90 Euro) haben die übliche Größe, und die Nudelgerichte (ab 9,50 Euro) umfassen die sattem bekannte Hitliste italienischer Küche.

Unbedingt sollte man sich jedoch überlegen, ob man nicht lieber zu einem der wirklich leckeren Salate (ab 10,90 Euro) greifen sollte, die man für fünf Euro auch noch mit gegrillter Pou-lardenbrust oder fünf Garnelen anreichern kann.

Nicht immer üblich in solchen Häusern ist ein spezielles Kinderangebot. Für 8,90 Euro gibt es Spaghetti mit Tomatensauce, Schinken- oder Salami-Pizza nebst Softgetränk für 8,90 Euro.

Ein wenig gewöhnungsbedürftig ist das allgemeine Wooling im Umfeld, das von dem Umstand herrührt, dass das „Balducci“ direkt neben dem AEZ-Haupteingang angesiedelt ist. Zwar ist der Zugang durch Glasscheiben abgeteilt, doch der Geräuschpegel ist nicht unerheblich.

Davon einmal abgesehen, kann man hier essenstechnisch nicht viel falsch machen. Wir haben mal zu den asiati-

schen Speisen gegriffen, die auch noch um eine Tandoori Chicken Bowl (13,90 Euro) erweitert werden. Geschmacklich ist man hier komplett auf der Höhe. Selbst ein thailändisches Restaurant bietet da nicht mehr.

Das „Balducci Alstertal“ gehört übrigens zu einer ganzen Reihe von Häusern des gleichen Betreibers in Hamburg. Dazu zählen auch das gleichnamige Restaurant in Hamburg-Barmbek, „The Locks“ und das „Mellinghus“ (beide Poppenbüttel), das „Wellington“ (Wellingsbüttel) sowie „Neumanns Bistro & Weinbar“ (Hamburg-St. Georg).

**Text:** Eva-Maria Esch



Salat mit Chili-Dressing



Thai Curry vegetarisch

**Balducci Alstertal**

Heegborg 31

22391 Hamburg

Tel: 040 - 61 19 26 91

[www.balducci-alstertal.de](http://www.balducci-alstertal.de)

**Öffnungszeiten:**

Mo. – Sa. 9.30 – 21.30 Uhr  
sonntags Ruhetag

# Kahle Köpfe, coole Sprüche

„Fast & Furious: Hobbs and Shaw“ ist das erste Spin-Off der Actionserie



PrügelknabenFast &



Schurke Brixton



Was? Mit dem soll ich zusammenarbeiten?



Gleich geht's los



Hattie taucht ab

Die Fast & Furious-Filme wurden erst dann richtig große Erfolge, als in Teil fünf Dwayne Johnson dazu stieß. Seine knackige Darstellung des bärbeißigen Hühners Luke Hobbs gab der Serie eine neue Qualität. Dann wurde der nächste Charismatiker angeheuert: Jason Statham spielte zunächst den Schurken Deckard Shaw, der später zum Quasi-Helden avancierte. Als in Teil acht beide eine herrliche Knast-Prügelei durchexerzierten, wurde wohl endgültig klar, dass diese Charaktere einen eigenen Film haben sollten, bei dem sie sich genüsslich aneinander abarbeiten. Und so kam es zum ersten Spin-Off der Fast-Reihe, in denen sich die Partner wider Willen mit einem schwarzen Superman anlegen müsse.

Die Welt ist in Gefahr. Hattie Shaw (Vanessa Kirby – „Mission: Impossible Fallout“), Deckard Shaws kleine Schwester und MI6-Agentin, kann mit ach und krach den Super-Terroristen Brixton (Idris Elba) davon abhalten, sich ein gefährliches Virus unter den Nagel zu reißen, mit dem er die Bevölkerung dezimieren will. Sie injiziert es sich lieber selbst und taucht ab. Das ruft die CIA auf den Plan. Diese rekrutiert unabhängig voneinander sowohl den Amerikaner Hobbs, als auch den Briten Shaw.

Als die mitbekommen, mit wem sie zusammenarbeiten sollen, knallt es erst einmal richtig, und beide ziehen alleine los. Hobbs gelingt es zwar als Erster, Hattie aufzuspüren, aber der kybernetisch optimierte Brixton schlägt zu. Ohne Deckard Shaw geht es eben nicht...

Es ist alles da, was die Freunde der Serie schätzen: Ordentliche Prügeleien, aufregende Verfolgungsjagden ohne den lästigen Ballast von Logik oder Physik und wunderbare knackige Einzeiler. Und die herrliche Helen Mirren als

inhaftierte Mutti der Shaws ist ein Brüller. Idris Elba ist als Schurke zwar letztlich eindimensional geraten, aber das kann dahin genommen werden. Der Film ist immer dann am besten, wenn er die Unterschiede der beiden Titelhelden herausarbeitet, etwa wenn diese sich gleichzeitig in zwei parallelen, nur von Glas getrennten Gängen durch Gegner durcharbeiten müssen: Muskelberg gegen Tänzer. Als das, was er sein will, funktioniert der Film prächtig, auch wenn eingefleischte Fans einwenden, dass Deck-

ard in der Ursprungsfilmreihe ja ein Mitglied der Crew ermordet hat und dies nicht gesühnt worden ist. Das stimmt, soll aber in künftigen Projekten noch aufgearbeitet werden.

*Text: Martin Soyka*



Ab Donnerstag zu haben

**Röhlig Gruppe:**



Mit Wirkung zum 1. März 2020 wird Dr. Robert Gutsche (Foto) in das Global Executive Board des inhaberge-

fürten Logistikunternehmens Röhlig berufen und übernimmt als Geschäftsführer die Bereiche Finanzen, Steuern, Recht und IT. Gutsche kommt von der IFA Holding GmbH, in der er zuletzt die Position des CEO inne hatte. Der 53-Jährige tritt die Nachfolge des langjährigen Geschäftsführers Hans-Ludger Körner an, der sich nach elf Jahren außerhalb von Röhlig neuen beruflichen Herausforderungen widmen wird. Gutsche ist Jurist, Wirtschaftsprüfer und Chartered Accountant (US). Er war viele Jahre Partner und Vorstand bei

KMPG Deutschland, bevor er als CFO zur IFA Holding GmbH wechselte. Das Global Executive Board besteht künftig aus Philip W. Herwig (Vorsitzender), Hylton Gray, Ulrike Baum und Dr. Robert Gutsche.

**Deutsches Verkehrsforum e.V.:**



Der Verein wird künftig eine Doppelspitze haben. Neben der bisherigen alleinigen Geschäftsführerin Heike van Hoorn (Foto) ist ihr Stellvertreter Florian Eck (Foto) nun an ihre Seite gerückt. Dem Präsidium werden zudem



Agnes Heftberger, Geschäftsführerin, VP Sales, IBM Global Mar-

kets, IBM Deutschland GmbH, als neues Mitglied für ihren Kollegen Wolfgang Wendt angehören.

**FURUNO Deutschland GmbH:**



Nach fast 30 Jahren verlässt Claus Frederiksen den japanischen Schiffs-ausrüster und geht in den Ruhestand. Der 58-Jährige hatte die Deutschland-Niederlassung aufgebaut und lange als CEO geführt. Nun war es zu Differenzen zwischen dem Mutterhaus und dem Dänen gekommen, wie die Rellinger Zentrale nach zehn Jahren Schifffahrtskrise weiter zu führen sei. Vorerst soll ein Controller aus Japan die Geschäfte weiter führen.

**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

**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)

**Redaktion:** Matthias Soyka  
(V.i.S.d.P.)  
Eva-Maria Esch  
Matthias Jagenberg  
Martin Soyka

**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:

**14. Januar 2020**



## Berufsgenossenschaft Bau bremst Elbvertiefung

**Hamburg** – Die Berufsgenossenschaft Bau (BG) hat den Beginn der Arbeiten an der Begegnungsbox in der Elbe vor Wedel verzögert. In dem rund fünf Kilometer langen Bereich sollen auslaufende Großschiffe den Einlauf von mit der Flut ankommenden Megacarriern abwarten und so weniger Zeit für die Passage in die Nordsee brauchen. In der Mitte der Box verläuft die Landesgrenze. Im Westen ist der Bund für den Ausbau zuständig, Richtung Osten Hamburg. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) und die Hamburg Port Authority (HPA) hatten gleichlautende Bauunterlagen angefertigt. Sie sahen einen Baubeginn und eine parallel dazu verlaufende Sondierung des Kampfmittelräumdienstes vor. Bei der WSD gab es keine Einwände der BG, bei der HPA monierte die gleiche Stelle, dass aus Sicherheitsgründen zunächst die Sondierung erfolgen müsse, dann der Bau. Während der Bund in den nächsten Wochen mit den Arbeiten fertig ist, kann die HPA erst im Januar damit beginnen. Die Wirtschaftsbehörde erklärte, dass sich die Fertigstellung um maximal drei Monate verzögern werde. Der Abschluss des gesamten Projekts sei weiter im Zeitplan.

## Bau der S4 endlich gesichert

**Hamburg** – Der Bau der S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe ist nun endgültig gesichert. Der Bund, Hamburg und Schleswig-Holstein unterzeichneten

eine Finanzierungsvereinbarung, wonach der Bund 1,55 Milliarden Euro der Baukosten übernehmen wird, Hamburg 210 Millionen Euro, Schleswig-Holstein 94 Millionen Euro. Bis 2028 werden fünf neue S-Bahn-Haltestellen geschaffen, die Bahnen dann bis Ahrensburg alle zehn, bis Bargteheide alle 20 Minuten und bis Bad Oldesloe jede Stunde fahren.

## Schöne Bescherung für Lkw-Fahrer



**Marl** – Schöne Bescherung für Trucker am 1. Weihnachtsfeiertag. Jonas Fetting fährt auch in diesem Jahr die A 1 zwischen Neunkirchen-Vöhrden und Hamburg ab, um Lkw-Fahrern, die das Fest auf Rastplätzen verbringen müssen, eine kleine Freude zu machen. Dazu hat er übers Jahr Werbebeschenke und bei Fuhrunternehmen kleine Sachspenden wie T-Shirts oder Weihnachtsgebäck gesammelt. Der 18-Jährige war vor gut zwei Jahren auf die Idee gekommen, als er von einer ähnlichen Aktion in Süddeutschland hörte. Er selbst ist in einer Lkw-Facebook-Gruppe, sein Vater ebenfalls Lkw-Fahrer. „Weihnachten nicht zu Hause zu feiern sondern auf einem Parkplatz, geht gar nicht“, sagt er. Mit der Aktion will er den zumeist

osteuropäischen Fahrern eine kleine Freude bereiten. Im letzten Jahr hat er 230 Geschenke verteilt, in diesem Jahr sollen es 300 werden. Wer noch spenden will, möge dies an Jonas Fetting, Haßlinger Straße 2 in 49448 Marl schicken oder ihn unter 0160 91 16 90 23 kontaktieren.

## LHG verschifft Fahrzeuge nach Russland

**Lübeck** – Die Hafengesellschaft hat einen Vertrag mit Finnlines unterzeichnet, wonach in den nächsten drei Jahren jährlich rund 60.000 zusätzliche Fahrzeuge vom Skandinavienkai nach Bronka verschifft werden.

## Nicht jeder CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist schlecht



**Hamburg** – Gut 200 Gäste waren zum alljährlichen Verkosten des ersten Beaujolais Primeur in die Zentrale von Büro Veritas gekommen. Nordeuropa-Chef Hans Gätjens betonte in seiner Begrüßungsrede, dass nicht jeder CO<sub>2</sub>-Ausstoß schlecht sein müsse. So enthalte der zunächst gereichte Champagner zwar einiges davon, doch bewirke dieser ja doch recht Gutes. Seine Zertifizierungsgesellschaft sei intensiv damit beschäftigt, eine ganze Reihe von alternativen Antriebsformen abzunehmen, um dort den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern.



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

