

# STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

## Ausbau auf Eis gelegt

Bundesverkehrsministerium speckt Arbeiten am Elbe-Lübeck-Kanal ab



Foto : SLH

Zu niedrige Brücken, zu enge Schleusen: Der Kanal kann nur von 80-Meter-Schiffen befahren werden

Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) ist beim Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals mächtig auf die Bremse getreten. Die Wasserstraße war im Dezember 2016 als vordringlicher Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan gerutscht. Diverse Brücken und Schleusen waren sanierungsbedürftig. Der Erhalt wurde auf 400 Millionen Euro geschätzt, ein voll nutzbarer Ausbau, wie ihn die Wirtschaft seit langem forderte, auf gut das Doppelte. Doch nun sollen erst einmal nur einzelne Maßnahmen erfolgen.

Bis zum Jahr 2035 sollen nur eine Schleuse und eine Brücke saniert sowie die Zufahrt von Lauenburg zur Elbe erweitert werden. Zu wenig Auslastung, heißt es aus dem Umfeld des BMVI. Kein Wun-

der, denn auf dem 120 Jahre alten Kanal können keine Großgüter-schiffe von 115 Meter Länge verkehren. Bei 80 Metern Länge und 1.000 Tonnen Gewicht ist Schluss. es gibt kaum Binnenschiffe, die

derartig geringe Abmessungen erfüllen.

Dagegen hat das BMVI Hamburg eine Zusage für eine Beteiligung am Bau der neuen Köhlbrandquerung gegeben. **Seite 12**

### Aufwärts

Die niedersächsischen Seehäfen schlugen 2019 sieben Prozent mehr Ladung um. **S.6**

### Ausgleich

In Hamburg-Kaltehofe hat der Schierlings-Wasserfenchel eine neue Heimat gefunden. **S.8**

### Aufbau

Am Burchardkai wurde die letzte neue Straßenbrücke eingehängt. **S.10**

**GROMEX**  
DichtungsHaus

**ZIGSXPRESS**  
www.zigsxpress.de

**LADOGA**  
**EXPRESS**



1 312 141 556 148



### Liebe Leserinnen und Leser,

mit Planungen ist das so eine Sache. Da bewies das Bundesverkehrsministerium 2016 einmal Weitsicht und nahm den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals in den Bundesverkehrswegeplan auf. Getreu dem Motto: Warum 400 Millionen Euro für den Erhalt einer kaum befahrenen Wasserstraße ausgeben, wenn ich für die doppelte Summe einen vollwertigen Anschluss der Ostsee an das deutsche Binnenwasserstraßennetz erhalte?

Doch nun gibt es eine neuen Bundesverkehrsminister, der zudem mehrere 100 Millionen Euro bei der Pkw-Maut versenkt hat. Und schon ist Schluss mit den kühnen Plänen. Dass ausgerechnet die geringe Auslastung des Kanals als Begründung genommen wird, ist schon aberwitzig. Wo keine großen Schiffe fahren können, wird auch nicht viel transportiert. Das alte Henne-Ei-Problem.

Das scheint Herr Scheuer nicht in der Lage zu sein zu lösen.

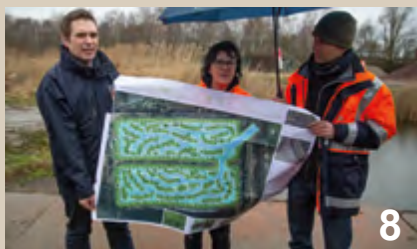
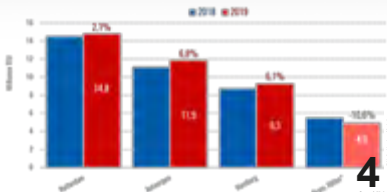
Matthias Soyka, Chefredakteur

## INHALT

### Aktuelles

#### Containerumschlag in den Häfen der Nordrange

Januar bis Dezember



|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Ein viertes Kreuzfahrtterminal? | 4  |
| NPorts mit sattem Plus          | 6  |
| Fläche bereit für Wasserfenchel | 8  |
| Neue Brücke am Burchardkai      | 10 |
| Kein Ausbau am ELK              | 12 |

### Wirtschaft



|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| Große Pläne für Jade-Dienst             | 14 |
| Ein Wald als CO <sub>2</sub> -Ausgleich | 16 |

### Recht & Geld

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Fachkräfteeinwanderungsgesetz | 18 |
|-------------------------------|----|

### Essen



|            |    |
|------------|----|
| T.R.U.D.E. | 20 |
|------------|----|

### DVD



|          |    |
|----------|----|
| Parasite | 21 |
|----------|----|

### Personal

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

### Impressum

### Meldungen

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



# Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir 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)

# Noch ein Kreuzfahrtterminal

Wirtschaftssenator will die Anlage in Steinwerder ausbauen – Umschlag legt zu

**Der Hamburger Hafen hat 2019 insgesamt 1,5 Millionen Tonnen mehr umschlagen. Bei den 136,6 Millionen Tonnen stieg der Umschlag von Containern erwartungsgemäß überproportional um 6,1 Prozent auf 9,3 Millionen TEU. Ausschlaggebend hierfür war der Umzug von vier Nordamerika-Diensten des Reederei-Konsortiums THE Alliance unter Führung von Hapag Lloyd von Bremerhaven nach Altenwerder. Ohne dies Sonderentwicklung hätte das Plus nur 1,1 Prozent betragen.**



**Michael Westhagemann,**  
Wirtschaftssenator



**Axel Mattern,**  
HHM-Vorstand



**Jens Meier,**  
HPA-Chef



**Ingo Egloff,**  
HHM-Vorstand

Dazu trug die HHLA dennoch nur mit einem geringen Wachstum bei, da ein CMA CGM-Dienst zu EUROGATE abgewandert war. Nichtsdestotrotz sei der Konzernumsatz um 6,8 Prozent auf 1,38 Milliarden Euro gestiegen, ließ das Unternehmen wissen. Das Betriebsergebnis (EBIT) des Konzerns von 222 Millionen Euro wuchs sogar um 8,8 Prozent. Insgesamt wurden an den HHLA-Containerterminals 7,6 Millionen TEU umgeschlagen. Das sind 3,3 Prozent mehr als im Vorjahreszeitraum, wobei der Umschlag an den inter-

nationalen HHLA-Containerterminals in Odesa (Ukraine) und Tallinn (Estland) stark über dem Vorjahresniveau lag.

Hamburgs Wirtschaftsminister Michael Westhagemann zeigte sich zufrieden mit den Zahlen, zumal der Bahn Hinterlandverkehr mit 2,7 Millionen TEU und einem Plus von 10,4 Prozent abermals eine Rekordmarke erzielte. Erstmals war dagegen die Zahl der Kreuzfahrtpassagiere mit 815.000 leicht rückläufig, was an den Bauarbeiten am Cruise Center in der HafenCity liegen dürfte, wie HPA-Chef Jens

Meier erklärte. Ab 2023 erwarte er jedoch wieder deutlich wachsende Zahlen. Deshalb überlegt Westhagemann auch, in Steinwerder ein zweites Kreuzfahrtterminal zu errichten. Der Standort war von seinem Vorgänger Frank Horch nur als Übergangslösung ausgesucht worden mit der Option, die Anlage nach 15 Jahren wieder abzureißen. Nach fünf Jahren sieht die Sache nun anders aus. „Der Standort wird hervorragend angenommen“, erklärte Westhagemann. Was er nicht sagte, ist jedoch, dass Kreuzfahrtreedereien mittlerweile

kaum noch Profit mit den eigentlichen Schiffspassagen machen. Vielmehr bringen die Sonderleistungen in den Städten wie Bustransfers von einem abgelegenen Terminal in die City den eigentlichen Gewinn. Dieser fiele in der HafenCity weg. Von dort aus kann man zu Fuß in die Stadt gehen.

Im Massengutbereich musste Hamburg erstmals seit längerem wieder Einbußen hinnehmen. Satt 6,5 Prozent ging er zurück. Vor allem Kohle und Düngemittel seien weniger stark be- und entladen worden, erklärte der Vorstand des



Hafen Hamburg Marketing (HHM), Axel Matern. Auch der Getreideumschlag war wegen des nur mäßigen Wetters nicht optimal. Prozentual noch stärker brach der konventionelle Umschlag ein. Über zwölf Prozent weniger nicht containerisierte Waren (1,4 Millionen Tonnen) wurden umgeschlagen. Dies liege besonders an den Südfrüchten, die nicht mehr in eigens dafür gebauten Frachtern sondern in Kühlcontainern angelandet werden.

Mit den zusätzlichen Nordamerika-Diensten hat sich das Ranking der wichtigsten Handelspartner Hamburgs stark verschoben. Zwar führt China noch mit weitem Abstand, aber auf Rang 2 rangieren nun die USA. Der Verkehr dorthin stieg um 314 Prozent, nach Nordamerika und der Ostküste sogar um 521 Prozent. Aber auch der Handel mit Russland hat sich wieder etwas erholt (+14 Prozent). Ursache hierfür sei auch der zunehmende Bahnverkehr auf der Neuen Seidenstraße, sagte HHM-Vorstand Ingo Egloff. Immer mehr Container würden per Bahn nach Kaliningrad gebracht und von dort aus auf dem Seeweg Hamburg ansteuern. Die Verkehre hätten um rund 30 Prozent zugelegt.

In der Nordrange hat Hamburg durch all dies

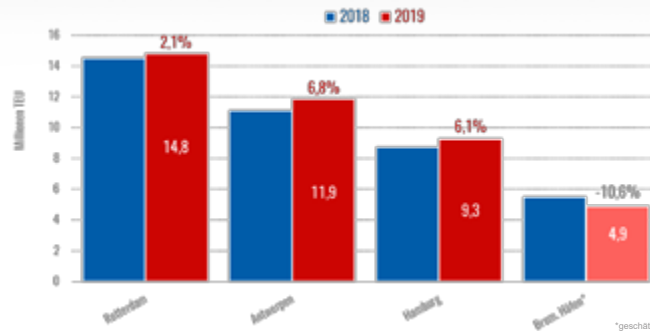
wieder etwas Marktanteile zurückgewonnen. Die Hansestadt liegt mit 23 Prozent auf Platz drei, weltweit ist sie auf Platz 17 vorgerückt. Insgesamt habe die Hansestadt 16 neue Dienste hinzugewonnen, zehn seien abgezogen worden. Dies sei „normales Tagesgeschäft“, betonte das HHM. Während der Hinterlandverkehr weiter deutlich zulegte auf 5,83 Millionen TEU, erwies sich das Transshipmentgeschäft abermals als sehr volatil. Der Feederverkehr sank auf 3,3 Millionen TEU.

Wie das laufende Jahr ausfallen werde, wollte niemand der Verantwortlichen so recht prognostizieren. Unklar sei, wie sehr das Corona-Virus die Wirtschaftsproduktion in China bremsen werde. Eine Gefahr für Hamburg bestehe durch die Lungenkrankheit kaum, sagte Meier. Die Seeschiffe bräuchten wesentlich länger als die Inkubationszeit der Krankheit. Etwaige Infizierte seien beim Einlaufen bereits erkrankt. Auf derartige Fälle sei man vorbereitet. Weitere Unwägbarkeiten seien der Brexit und die Handelsstreitigkeiten, die im Wesentlichen von den USA ausgingen. Mit einer schwarzen Null wäre man in Hamburg aber schon zufrieden.

**Text:** Matthias Soyka

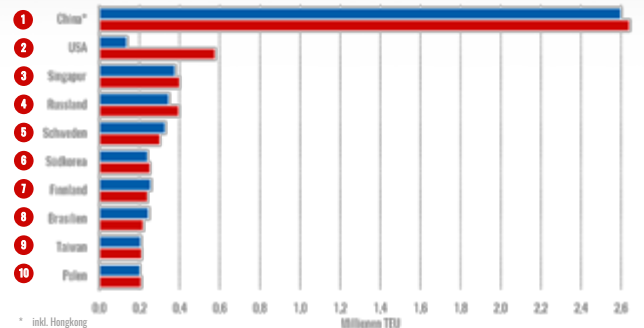
## Containerumschlag in den Häfen der Nordrange

Januar bis Dezember



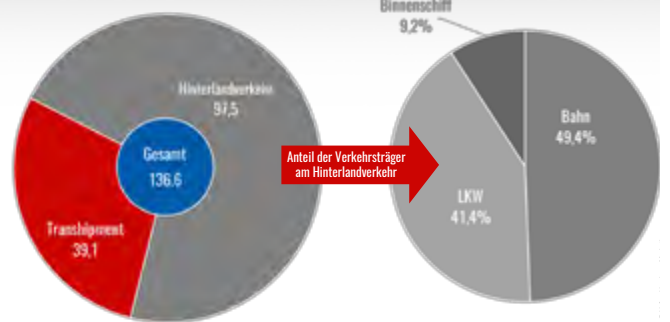
## Top 10 Partnerländer im seeseitigen Containerverkehr

Januar bis Dezember



## Modal Split im Hinterlandverkehr 2019

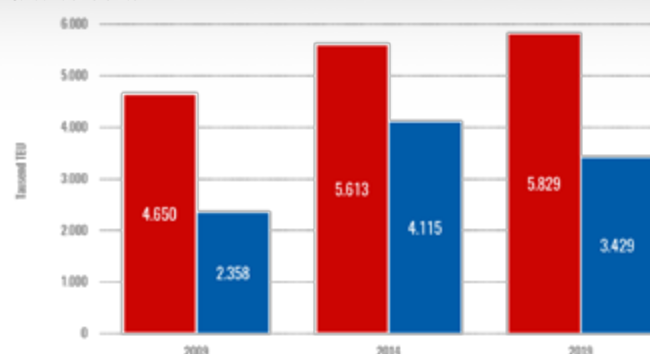
Millionen Tonnen



Transportformen Binnenschiff geschätzt auf Basis Jan-Okt 2019

## Transshipment- und Hinterlandumschlag

Januar bis Dezember



# NPorts mit sattem Plus

Die Niedersachsen investieren weiter kräftig in ihre Seehäfen



Die Liegeplätze 5 bis 7 In Cuxhaven sollen die 1.257 Meter lange Lücke zwischen den Hafenteilen schließen

**Die neun niedersächsischen Seehäfen erzielten 2019 ein Umschlagplus von sieben Prozent. Insgesamt wurden 53,5 Millionen Tonnen umgeschlagen. Dies ist das beste Ergebnis seit 2008. Die größten Zuwächse verzeichnete der Umschlag von Rohöl, Baustoffen und Getreide sowie Ölsaaten. Bedingt durch die eingeleitete Energiewende ging der seeseitige Umschlag von Kohle jedoch erneut zurück. Wirtschaftsminister Bernd Althusmann (CDU) zeigte sich sehr zufrieden. Die Rückgänge im Bereich Kohle und Windkraftanlagen seien durch andere Segmente mehr als kompensiert worden. Er kündigte weitere Investitionen in den Hafenausbau an, besonders für Cuxhaven.**

Dort boomte der Umschlag nicht nur mit einem Plus von 33 Prozent auf 3,51 Millionen Tonnen, sondern der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz in Lüneburg hat auch den Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Liegeplätze 5 bis 7 erteilt, der einen Lückenschluss zwischen den übrigen Kaianlagen bedeuten würde. Mit diesen zusätzlichen 1.257 Metern wäre der gesamte Pier gut 3,5 Kilometer lang. Die Flächen sollen so konzipiert werden, dass sie ebenso für Schwerlast- wie auch für allgemeine Umschlaggüter genutzt werden können. Die Kosten für die Infrastruktur dürften bei rund 250 Millionen Euro liegen.



**Bernd Althusmann (CDU),**  
Wirtschaftsminister

In diesem Jahr wird NPorts jedoch nur 55 Millionen Euro in seine Häfen investieren. Davon stammen 40 Millionen Euro aus dem Landeshaushalt. In Wilhelmshaven, wo 29,3 Millionen Tonnen (+ sieben Prozent) umgeschlagen wurden, sollen die Umschlaganlage Voslapper Groden, der Helgolandkai und der Wangeroogkai saniert werden. Sorge bereitet weiterhin der JadeWeserPort, der mit 635.000 TEU erstmals seit mehreren Jahren des zweistelligen Wachstums wieder ein Minus von drei Prozent hinnehmen musste. Dennoch sei der JWP einer der Jobmotoren der Region, betonte Althusmann. 2019 seien hier 450 neue Stellen geschaffen worden. Neben dem Terminalbetrei-



ber EUROGATE sei dies auch auf die Neuansiedlung von Imperial Logistics im Logistikzentrum von VW/Audi und der Erweiterung des Nordfrostwerks zurückzuführen.

Im zweitgrößten NPorts-Hafen, Brake (6,6 Millionen Tonnen, + fünf Prozent), werden Poller- und Fendereinrichtungen auf einer Länge von 460 Metern erneuert, ein vor zwei Jahren nach einer Havarie schwer beschädigter Anleger wiederhergestellt. Stade erzielte 6,51 Millionen Tonnen (+ 15 Prozent).

In Emden stagnierte mit 4,42 Millionen Tonnen (- ein Prozent) der Umschlag. Dort werden in diesem Jahr im Außenhafen, am geplanten Großschiffsliegeplatz zwischen Emskai und Emispier die Vorbereitungen durch Baugrunduntersuchungen vorangetrieben. Zudem ist der Planungsauftrag für die Sanierung der Großen



In Emden werden viele Autos und Windanlagenteile verschifft

Seeschleuse erteilt worden. In Nordenham ging wie in Wilhelmshaven der Kohleumschlag stark zurück, was selbst der Anstieg bei Mineralölprodukten nicht ausgleichen konnte. Hier schrumpfte das Geschäft um elf Prozent auf 2,42

Millionen Tonnen. In Oldenburg wurden 1,11 Millionen Tonnen (+ zwölf Prozent) umgeschlagen, in Papenburg 846.000 Tonnen (+ elf Prozent) und in Leer 332.000 Tonnen (- acht Prozent).

*Text:* Matthias Soyka



## BEI UNS LERNEN BOXEN FLIEGEN

○→ Seit 50 Jahren werden an den Terminals der Hamburger Hafen und Logistik AG Container umgeschlagen. Auch in der Zukunft bleibt die HHLA ein zuverlässiger Dienstleister für die Industrienation Deutschland.

**HHLA** DAS TOR ZUR ZUKUNFT

# Neue Heimat für Wasserfenchel

Die HPA hat die Hälfte der Ausgleichsfläche zur Fahrrinnenanpassung fertig gestellt



Fotos: SLH

Fast vier Hektar groß ist eines der beiden Becken, die für die Renaturierung umgestaltet wurden

**Es war das Reizthema für die Genehmigung der Fahrrinnenanpassung der Elbe: Wohin mit dem Schierlings-Wasserfenchel? Jene vom Aussterben bedrohte Pflanze, die nur in Tidegewässern vorkommt. Am Altenbrucher Bogen, wo die meisten Gegner der Elbvertiefung ansässig ist, wächst sie wie Unkraut und wird von den dortigen Schafen ungehindert verspeist. Auf dem Hamburger Stadtgebiet hingegen mutierte das in seinem Äußeren an das Gartenunkraut Giersch erinnernde Gewächs vor dem Bundesverwaltungsgericht hingegen zu einer Art achtem Weltwunder.**

Die Stadt hatte während des Verfahrens eine andere Stelle als als Ausweichstandort ausgewiesen. Da diese jedoch schon für eine andere Maßnahme bestimmt war, musste die HPA nachlegen und fand im ehemaligen Elbwasserfiltrierwerk Kaltehofe Ersatz. Dort gibt es vier Absetzbecken, die seit 1990 nicht mehr genutzt werden.

Zwei von ihnen, immerhin 7,5 Hektar groß, werden nun aufwendig umgestaltet. Das Erste ist nun soweit fertig, dass es geflutet und ab dem Frühsommer bepflanzt werden kann.

Dazu wurden 13.000 Kubikmeter Kies bewegt. Für Projektleiterin Carmen Eggers bestand das Problem vor allem darin, dass in

den Sommermonaten nicht gebaut werden durfte, da das Vogelschutzgebiet Holzhafen in unmittelbarer Nähe liegt und viele Tiere auf dem Gelände nisten, vor allem Kormorane in den beiden südlichen Becken. „Dadurch hatten wir erheblich weniger Tageslicht. Zudem mussten wir wegen der Tide alle sieben Stunden eine Pause



Foto: Hans-Joachim Augst

Schierlings-Wasserfenchel



Jens Meier, Michael Westhagemann

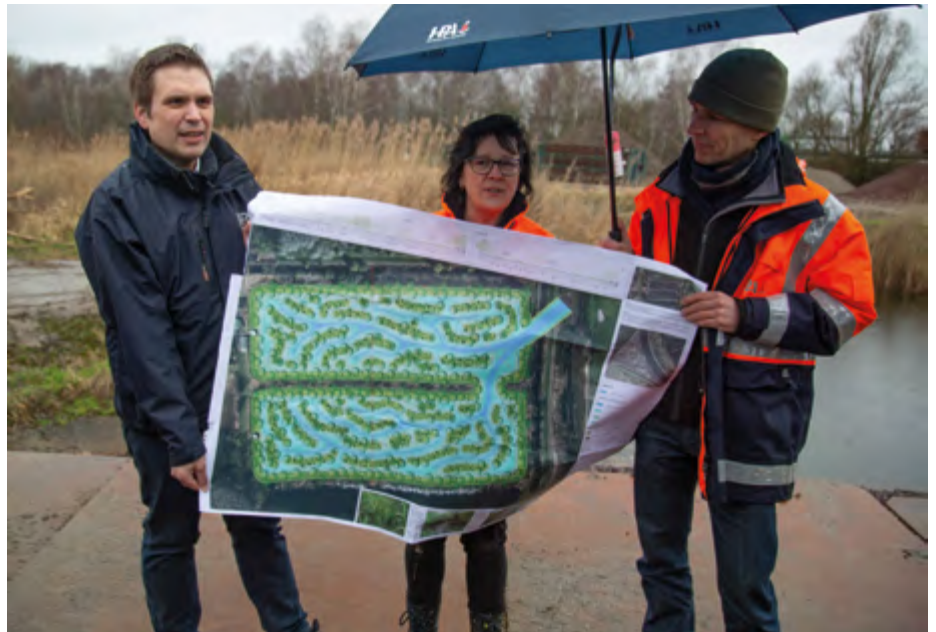


Projektleiterin Carmen Eggers



einlegen“, berichtet sie. Seit Ende 2019 ist das erste Becken durch einen Durchstich mit der Billwerder Bucht verbunden. Dank des nahe gelegenen Sperrwerks, das ab eines Tidehubs von über 3,50 Meter über dem mittleren Hochwasser schließt, ist das Gelände vor Sturmfluten geschützt. Normale Tidebewegungen gelangen dagegen in die Becken.

Beim Bau hat die HPA den alten Boden des Beckens, das mit Steinen gepflastert war, wiederverwendet. Sie liegen nun im Untergrund der kleinen Inseln, die verschlungen über der Fläche verteilt wurden. Zusammen mit Weidenstecklingen werden in den folgenden Monaten nun etliche 100 Fenchelpflanzen in dem Boden gepflanzt. Mit etwas Glück vermehren sie sich selbst. Der Pollen der weißen Blüten wird vom Wasser weitergetragen und sorgt so



HPA-Sprecher Kai Gerullis (l.), Carmen Eggers, Planer Marc Kindermann für die Verteilung. Die Aussaat ist wichtig, denn mehr als zwei Jahre überlebt eine Pflanze nicht. Wie gut es der Schierlings-Wasserfenchel hier haben wird, muss sich zeigen. Auch Rehe schätzen die Pflanze als Nahrung. Ungestört kann sie bis zu zwei Meter hoch werden. Ab kommendem Herbst wird dann das zweite Becken in Angriff genommen und im Frühjahr 2021 fertig sein. All das wird 11,6 Millionen Euro kosten.

*Text: Matthias Soyka*



Schweres Gerät am künftigen Biotop, das durch einen Durchstich mit der Billwerder Bucht verbunden ist

# Brückenschlag am Burchardkai

Das letzte große Baustück wurde in Position gehoben



Foto: HPA

Passt! Nach einer Dreiviertelstunde saß die Brücke schließlich in Position

**Die gute Nachricht zuerst: Die Zufahrt zum Burchardkai wird in den nächsten Monaten deutlich verbessert. Die vierte und letzte neue Brücke wurde durch den Schwimmkran „Enak“ in seine Position gehoben und ist bis August fertig gestellt. Und doch war die Aktion ein wenig sonderbar. Die HPA hatte irgendwie nicht an die Ebbe gedacht.**

Die Zufahrt zum Burchardkai war für die Aktion eigens an einem Sonnabendnachmittag gesperrt. Da ein weiterer Wintersturm von Westen her drohte, lud die HPA kurzfristig eine Stunde früher zum Einheben der 410-Tonnen-Brücke. Doch nachdem Niederflurfahrzeuge im Schrittempo die Brücke von einer angrenzenden Fläche, wo sie zusammengebaut worden war, an die Kaikante neben die Betonfundamente transportiert hatte, stockte gegen 14 Uhr der Baufortschritt. Nicht etwa, weil sich Wirtschaftssenator Michael Westhagemann und HPA-Chef Jens Meier erst zu 15 Uhr angesagt hatten – Letzterer musste auch noch einige Minuten im Auto zittern, ehe der HSV in Hannover in der Nach-

spielzeit den Ausgleich schoss –, sondern weil dem Kapitän der



**Kerstin Bork,**  
HPA-Projektleiterin

„Enak“ plötzlich einfiel, dass der Schwimmkran mit der Brücke am Haken ob der Ebbe auf Grund aufsetzen könnte. Also musste Projektleiterin Kerstin Bork erstmal drei Stunden warten.

Egal, als die Ketten an der Brücke angeschlagen waren, ging alles ziemlich schnell. Ein kurzes Zurücksetzen und seitliches Manövrieren nach rechts (steuerbord), und die Brücke schwebte passgenau in die Öffnung.

Es ist die letzte von vier Brücken, die in den vergangenen fünf Jahren hier bei laufendem Betrieb gebaut worden sind. Jede ist knapp 45 Meter lang. Die nun eingehobene Brücke wird am Ende die einspurige Zufahrt und zweispurige Ausfahrt zum Burchard-



kai sein. Die daneben liegende Brücke, auf der jetzt der Verkehr rollt, wird zwei Bahngleise tragen, eine dritte, eingleisige Bahnbrücke schließt sich ihr an. Ganz im Osten schließt die vierte Brücke den Altenwerder Damm mit zwei Straßenspuren an. Die HHLA will dort eine zweite Ein- und Ausfahrt zum Burchardkai schaffen.

Unter den neuen Brücken wurde auch ein breiter Gehweg angelegt, der die Behelfs Fußgängerbrücke über die Bahngleise zwischen der Einfahrt Burchardkai und dem

Altenwerder Damm überflüssig machen soll. Die Brücke wird abgerissen.

Endgültig fertig gestellt wird die Anlage Anfang kommenden Jahres. Bis dahin werden die Versorgungsleitungen zum Burchardkai in die Brücke eingebracht und die Fahrstreifen gebaut, so dass die Verschwenkung an der Zufahrt verschwindet. Der gesamte Um- und Ausbau dieses neuralgischen Verkehrsknotens wird rund 120 Millionen Euro kosten.

*Text: Matthias Soyka*



Warten auf die Flut



In diese Öffnung muss sein rein



Im Schrittempo zur Kaikante



Ferngesteuertes Flurfahrzeug



Die linke Straßenbrücke führt zum Altenwerder Damm, die rechte Straßenbrücke wird später zur Bahnlinie

# Ausbau auf Eis gelegt

Bundesverkehrsministerium speckt Arbeiten am Elbe-Lübeck-Kanal ab



Foto : SLH

Der im Jahre 1900 eingeweihte Elbe-Lübeck-Kanal ist fast 67 Kilometer lang, aber derzeit nur kaum befahren

**Eine gute und eine schlechte Nachricht aus Berlin. Die Gute: Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) will sich an den Kosten für den Bau einer neuen Köhlbrandquerung beteiligen. Eine entsprechende Erklärung haben Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) und Hamburgs Erster Bürgermeister Peter Tschentscher (SPD) Mitte Februar unterzeichnet. Die Schlechte: Der Bund tritt beim Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals auf die Bremse. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) werde zunächst nur Maßnahmen ergreifen, die eine unmittelbare Verbesserung des verkehrlichen Nutzens der Wasserstraße darstellen, heißt es aus dem Ministerium.**

Für Hamburg bedeutet das zunächst einmal viel Gutes. Schon beim Bau der Köhlbrandbrücke 1976 hatte sich der Bund zur Hälfte beteiligt. „Aufgrund ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für die Verkehrsanbindung des Hamburger Hafens besteht neben Interessen der Freien und Hansestadt Hamburg auch ein erhebliches Bundesinteresse an einer dauerhaft leistungsfähigen Köhlbrandquerung“, so ein Sprecher des BMVI. Voraussetzung für die Bundesförderung sei die Aufstufung der Köhlbrandquerung zur Bundesstraße. Die Verantwortung für Planung, Bauen und Erhaltung werde

bei der Stadt Hamburg verbleiben. Da die Planungen noch am Anfang stünden, könne zu einer Entscheidung zu einer Vorzugsvariante und zur Höhe der Förderung derzeit keine Aussage gemacht werden. „Grundsätzlich ist die in Aussicht gestellte Förderung nicht an eine bestimmte Variante geknüpft.“

## Sechs Schleusen und sieben Brücken zu sanieren

Ganz anders sieht das allerdings beim Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) aus. Dieser war für viele überraschend als „vordringlicher Bedarf“ Ende 2016 in den Bundes-

verkehrswegeplan aufgenommen worden. Der ELK verbindet zusammen mit der Kanaltrave den Lübecker Hafen mit der Elbe. Er ist 67 Kilometer lang und verfügt über sieben Schleusen (Büssau, Krummesse, Berkenthin, Behlendorf, Donnerschleuse, Witzeeze, Lauenburg) und sieben Brücken. Die Schleusen (bis auf Lauenburg) gelten jedoch nach 120 Jahren als sanierungsbedürftig. Allein die notwendigen Unterhaltsinvestitionen wurden seinerzeit auf 400 Millionen Euro beziffert. Da der Kanal nur der Wasserstraßenklasse IV zugeordnet ist und mit teilabgeladenen



Europaschiffen bis zu einer Länge von 80 Metern, einer Breite von 9,50 Metern und einem Tiefgang von zwei Metern befahren werden darf, ist er für Großgüterschiffe nicht passierbar. Auch die durchgehende Brückendurchfahrtshöhe von über 4,5 Metern lässt einen zweilagigen Containerverkehr nur mit Beschränkungen zu. Deshalb hatte sich der Bund entschlossen, lieber die doppelte Summe zu investieren und einen vollwertigen Kanal am Ende zu nutzen.

Doch nun heißt es: Es werden zunächst in einem ersten Schritt die Kanalbrücken auf eine Durchfahrtshöhe von 5,25 Meter angehoben. Die Kammerlänge der Schleusen wird im Zuge des Ersatzneubaus von derzeit 80 mal zwölf Meter auf 115 mal 12,50 Meter vergrößert. „Die nächste

nach diesem Konzept umgesetzte Maßnahme wird der Ersatz der Schleuse Witzeze mit der dazugehörigen Straßenbrücke sein. Weiterhin ist die vorgesehene elbseitige Vertiefung für 2,80 Meter Abladetiefe bis zur Schleuse Lauenburg eine Verbesserung für die Umschlagstelle Horsterdamm.“ Von zusammen 127 Millionen Euro bis 2035 ist die Rede. Erst in einem zweiten Schritt könne dann die Vertiefung und Verbreiterung des Kanals erfolgen.

#### Ende 2021 wird Bedarfsplan überprüft und angepasst

Ob dies tatsächlich auch geschieht, ist aber fraglich. „Jeweils nach Ablauf von fünf Jahren wird geprüft, ob eine Anpassung des Bedarfsplans erforderlich ist“, so das BMVI. Im Rahmen der

anstehenden Bedarfsplanüberprüfung werde eine Anpassung dieses Ausbauprojekts geprüft werden. Dem ELK wurde nur ein Kosten-Nutzen-Verhältnis 0,5:1 bescheinigt. Große Neubauvorhaben sollten in der Regel ein Verhältnis von 5:1 aufweisen. 2019 wurden nur gut 500.000 Tonnen auf dem Kanal transportiert, so wenig wie 1909. Den größten Anteil an den stattfindenden Transporten habe die örtliche Kiesgewinnung. Dennoch war der Ausbau des ELK immer wieder von der Wirtschaft gefordert worden. U.a. VW hatte Interesse an dem Wasserweg gezeigt, um seine Exporte nach Skandinavien via Binnenschiff bis zu den RoRo-Fähren nach Lübeck zu bringen. Doch daraus dürfte auf absehbare Zeit nichts werden.

*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](http://www.fides-online.de)

**Praxity**  
MEMBER  
GLOBAL ALLIANCE OF  
INDEPENDENT FIRMS

# Der neue Jade-Dienst hat viel vor

Hans Oestmann und ein Lübecker Freund bieten nun auch dort maritimen Service an



Fotos: Jade-Dienst

Festmachen am JadeWeserPort gehört zur Kernkompetenz des Jade-Dienstes

**Diese Meldung überraschte ein wenig die Hafenwelt: Der Jade-Dienst, mit der größte maritime Allround-Dienstleister in Wilhelmshaven, wurde von den Hamburg Linesmen (HLM) und der Lübecker Schleppreederei und Hafenservice Gesellschaft J. Johannsen & Sohn übernommen. Beide halten die mehrheitlichen Anteile, ein kleinerer Teil ist auf 26 der rund 100 Jade-Dienst-Mitarbeiter verteilt.**

Der HLM-Chef Hans Oestmann hatte bereits einen Anlauf zum Erwerb des Jade-Dienstes im Jahre 2009 unternommen. Zu dieser Zeit ging das Traditionsunternehmen aus der Bohlen & Doyen Gruppe jedoch nicht nach Hamburg sondern an eine tschechisch-holländischen Immobiliengruppe.

Im Sommer 2019 mehrten sich jedoch die Hinweise, dass sich die Immobiliengruppe wieder von dem Jade-Dienst trennen wolle. Gleichzeitig sprachen einige Hamburger maritime Unternehmen, die auch in Wilhelmshaven tätig sind, Oestmann an, ob ein Engagement dort nicht sinnvoll sein könnte. Auch um das breit gefächerte Dienstleistungsport-

folio weiterhin in hoher Qualität und Umfang sicher zu stellen.

## Der Partner ist am anderen Geschäftsteil interessiert

Bereits seit Anfang 2019 hatte ein guter Freund, Michael Schaefer, ebenfalls die Fühler in Richtung



Hohe Kunst: Vertäuen am Poller

Wilhelmshaven ausgestreckt. Der Geschäftsführer der Lübecker Schleppreederei war vor allem an den Unternehmensteilen interessiert, die sich mit maritimen Dienstleistungen beschäftigen: Wasserbau, Marpol, Logistik, Werft- und Reparaturdienste, Schlepperdienste etc. Oestmanns Kerngeschäft, die Festmacherei, macht beim Jade-Dienst rund die Hälfte des Umsatzes aus. „Es passte sehr gut, dass sich jeder für einen Geschäftsteil besonders interessierte“, erinnert sich Oestmann. Nach einem halben Jahr Verhandlungen entschieden sich beide Seiten für einen Asset Deal: Nicht die überschuldete GmbH wurde übernommen, sondern lediglich das





Die Belegschaft des Jade-Dienstes zählt fast 100 Mann und gilt als extrem erfahren

Gros des Inventars wie die Schlepper, Entsorgungsschiffe, Festmacherboote, Arbeitspontons, Kräne, Spezialfahrzeuge und der Name Jade-Dienst GmbH. Auch mit übergegangen ist die gesamte hochqualifizierte Belegschaft und damit auch das für die Gewerke wichtige und entscheidende Knowhow.

### Extrem motivierte Belegschaft

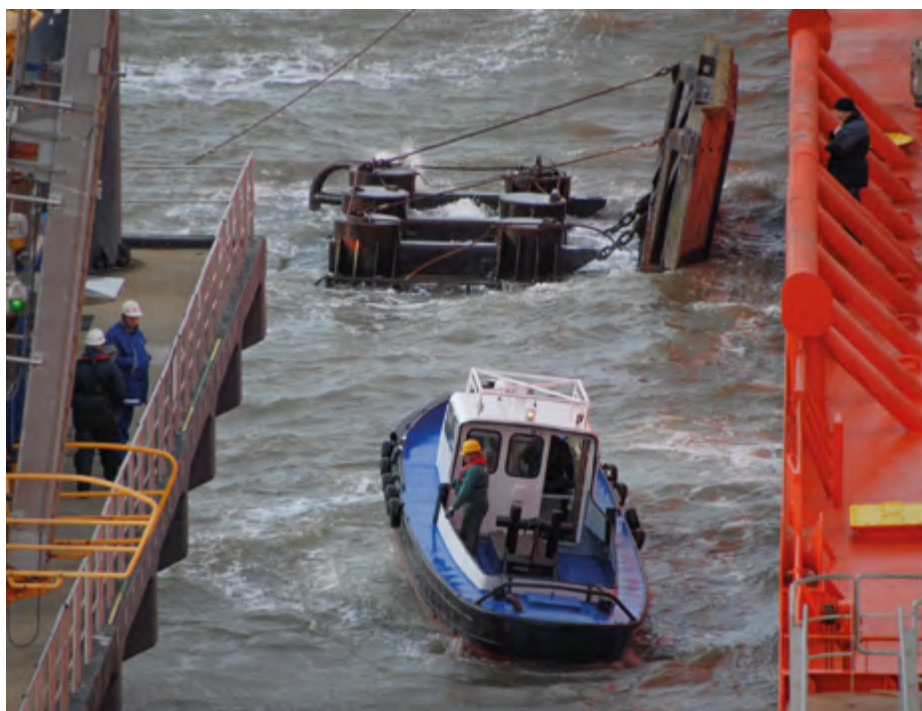
Die Belegschaft sei extrem motiviert und habe selbst in den Krisenzeiten den Service für die Kunden sehr hoch gehalten, so Oestmann. Der Betriebsleiter Florian Schäfer und Head of Finance Holger Schröder haben mit sofortiger Wirkung Prokura erhalten. Das Betriebsgelände haben die neuen Gesellschafter zunächst vom alten Eigentümer gemietet, sich aber ein Vorkaufsrecht gesichert. Das Gelände umfasst neben einem Betriebsgebäude auch zwei Hallen mit Werkstätten und eine rund 180 Meter lange Kaikante mit bis jetzt 7,10 Meter Wassertiefe. Man könnte dort gut Reparaturen an Schiffen, auch in Kooperation mit anderen Werften, durchführen oder Servicearbeiten für das Offshore-Geschäft anbieten. Zusätzliche

Arbeit wird dem Jade-Dienst gerade durch die niederländische Mineralölgesellschaft HES beschert. Sie hat die ehemalige WRG-Raffinerie übernommen und beginnt dort in diesen Tagen mit der Produktion von schwefelarmem Treibstoff für Schiffe. Die Nachfrage dafür ist seit der weltweiten Reduktion der Schwefelgrenzwerte von 3,5 auf 0,5 Prozent zum Jahresbeginn sprunghaft gestiegen. Sowohl die Roh- als auch die Fertigprodukte sollen per Seeschiff rein- und rausgehen. „Sol-

che zusätzlichen Geschäfte können bei der Sanierung helfen“, freut sich Oestmann.

Wohin die Reise genau geht, kann er noch gar nicht sagen. „Wir sind dabei, das Unternehmen weiter kennen zu lernen, fragen, warum frühere Geschäftszweige eingestellt wurden und ob wir sie nicht wiederbeleben sollen.“ Genug Möglichkeiten gebe es. Und die Kunden seien zu einem Teil die Gleichen wie in Hamburg. Man kenne sich schon gut.

*Text: Matthias Soyka*



Bei jedem Wetter müssen die Mitarbeiter ausrücken



# Für jede zweite Tour ein Baum

Das dänische Fuhrunternehmen Ancotrans schafft CO<sub>2</sub>-Ausgleich in Uganda



Foto: SLH

Arne Kraeft vor dem Bild eines Baumsetzlings in Uganda, der einmal zum „Anco Forest“ werden soll

**Der Klimaschutz ist in aller Munde. Und auch in der Logistik machen sich immer mehr Betriebe Gedanken darüber, wie man der Schadstoffbelastung der Transportmaschinen etwas entgegensetzen kann. Der dänische Trucking-Spezialist Ancotrans beschreitet nun einen ganz neuen Weg: Er lässt in Uganda Tausende von Bäumen pflanzen, die einen Teil des emittierten CO<sub>2</sub> kompensieren sollen. Fünf Prozent des Jahresüberschusses wollen die Dänen investieren.**

„Das sind rund 150.000 Euro“, erklärt Arne Kraeft, Geschäftsführer der Deutschland-Niederlassung. Die Konzernleitung habe sich lange Gedanken gemacht, wie man kurzfristig etwas tun könne. Hierzu habe man sogar einen Berater der dänischen Regierung hinzugezogen. Doch die Möglichkeiten auf technischer Seite seien derzeit noch begrenzt: Wasserstoff-Lkws gebe es noch nicht, zumal bei diesen unklar sei, wo bei Zugmaschinen die zusätzlichen Tanks angebracht werden könnten. „Die Trucks müssten mindestens einen Meter länger werden“, rechnet Kraeft vor. Hierfür müssten die Zulassungsbestimmungen geändert werden. Abgesehen davon gebe es noch kein ausreichendes

Tankstellennetz für Wasserstoff. E-Trucks seien ebenso noch nicht auf dem Markt, hätten zudem das Problem des enormen Gewichts. Die Akkus alleine könnten rund acht Tonnen wiegen. Bei den Dieselfahrzeugen sei Ancotrans schon auf dem neusten Stand. Die Fahrzeuge verbrauchen nur noch 24 Liter auf 100 Kilometer. Vor zehn Jahren habe man noch locker über 40 Liter gelegen.

## Kompensation einzige rasche Lösung

Letztlich blieb nur die Kompensation von CO<sub>2</sub>. Ancotrans kam in Kontakt mit einem ehemaligen Entwicklungshelfer der dänischen Kirche, Steffen Johnsen,

der Uganda als Ort vorschlug, wo das Unternehmen die Aufforstung eines ganzen Waldes finanzieren könnte. Mit 150.000 Euro ließen sich etwa 25.000 Setzlinge in die Erde bringen. Und so war die Idee des „Anco Forests“ geboren.

Was dann passierte, hört sich ein wenig wie aus einem schlechten Roman an. Johnsen reiste in die autonome Region Buganda, ein Königreich nördlich des Viktoriasees, wo Ronald Muwenda Mutebi II. regiert. Sein offizieller Titel ist Kabaka, was soviel wie weltlicher König (es gibt auch noch ein spirituelles Oberhaupt) bedeutet. Er hat es geschafft, die 52 Clans der Region zu befrieden. Die Region gilt als politisch sta-



bil. Der Kabaka hält gern Hof in einer gelben Pannenschutzweste in einer Runde von Kunststoffstühlen. Weltoffen ist er aber allemal und hat den Kiya Hill für die Aktion vorgeschlagen.

Seit Mitte letzten Jahres pflanzen nun also Einheimische Setzlinge in die Erde. Über 5.200 sind es bislang. „Es ist eine Mischung aus Nutzhölzern, die nach 20 Jahren gerodet werden, und Schattenpflanzen, die am Boden Landwirtschaft ermöglichen“, berichtet Kraeft. Dank des einmaligen Klimas wachsen die Bäume bis zu einen Meter pro Jahr. „In diesen 20 Jahren absorbiert ein Baum bis zu drei Tonnen CO<sub>2</sub>“, rechnet Kraeft vor. Die ganze Ancotrans-Flotte verursacht derzeit rund 60.000 Tonnen im Jahr. Bis 2030 wollen die Dänen den Ausstoß um ein Viertel reduzie-

ren. Weitere 25 Prozent sollen durch die Setzlinge kompensiert werden. Sollte das Projekt weiter so gut laufen, soll ein weiteres Viertel folgen.

Die Aktion findet auch bei den Kunden großen Anklang. Eine Spedition hat sich schon bereit erklärt, für jede Tour einen Mehrpreis von drei Euro zu zahlen. Pro Ancotrans-Tour wird so ein halber Baum finanziert. Und auch die Einheimischen vor Ort seien begeistert, so Kraeft. Zum einen, weil sie damit Arbeit erhielten, zum anderen, weil nach 20 Jahren der Wald in das Eigentum der Bauern übergehe. Das Schlagen eines Teils der Bäume sei ein willkommenes Zubrot für sie, da man von der Landwirtschaft allein dort kaum leben könne.

In Hamburg derweil laufen die Geschäfte prächtig. Die gesamte

Gruppe hat im vergangenen Jahr ihr wirtschaftlich erfolgreichstes Jahr überhaupt hingelegt. Und in Hamburg-Wilhelmsburg ist die Deutschland-Niederlassung dazu über gegangen, nun auch Kurzstreckenverkehre anzubieten. „Bislang haben wir nur lange Strecken bedient“, sagt Kraeft. „Viele Kunden haben aber auch Waren, die nur aus dem Hamburger Hafen geholt werden müssen. Wir erschließen uns so auch neue Kunden für die Fernreisen.“ Die wiederum sollen zum Teil nun auf die Schiene verlagert werden. Ancotrans will in den nächsten Monaten eine Abteilung für den Kombinierten Verkehr aufmachen. Das Angebot soll sich vor allem an kleine und mittelständische Kunden richten.

*Text:* Matthias Soyka



Die Ancotrans-Lkws erfüllen die neusten Umweltstandards, verbrauchen aber immer noch 24 Liter

# Was kommt da auf uns zu?

Das Fachkräfteeinwanderungsgesetz funktioniert nur, wenn Behörden schnell arbeiten

**Das Fachkräfteeinwanderungsgesetz ist am 1. März in Kraft getreten. Ziel ist es, den Fachkräftemangel zu bekämpfen und den deutschen Unternehmen die Aufnahme von Mitarbeitern aus dem Ausland zu erleichtern. Ob das neue Gesetz das erreichen wird, ist noch unklar. Denn gerade für Arbeitgeber wird sich einiges ändern und zuweilen schwieriger gestalten – etwa dadurch, dass der Bundesagentur für Arbeit weitreichende Prüfkompetenzen bezüglich Beschäftigungsanträgen eingeräumt werden. Dies wird mit einem erheblichen bürokratischen Mehraufwand verbunden sein. Was kommt da auf die Arbeitgeber zu und wie sind die Neuregelungen einzuschätzen?**

Das nun geltende Fachkräfteeinwanderungsgesetz enthält neue und erweiterte Einwanderungskategorien, die den Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt zum Beispiel für Personen mit Berufsausbildung ermöglichen sollen. Für sie wird etwa die Positivliste für Mangelberufe abgeschafft und stattdessen auf alle Berufe erweitert. Um beispielsweise dem hohen Bedarf an IT-Spezialisten gerecht zu werden, werden diese nun auch ohne formale Ausbildung, jedoch mit mindestens drei Jahren Berufserfahrung, zugelassen, sofern sie ausreichende Deutschkenntnisse vorweisen können. Fachkräfte, die sich bereits vier Jahre in Deutschland aufhalten, erhalten bei ausreichenden Deutschkenntnissen zudem schon eine Niederlassungserlaubnis. Bisher galt dies grundsätzlich erst ab fünf Jahren. Eine weitere Neuerung des Gesetzes

ist das „Beschleunigte Fachkräfteverfahren“, das durch den Arbeitgeber im Inland gegen eine Gebühr in Höhe von 411 Euro angestoßen werden kann, um die Bearbeitungszeiten bei Behörden etwa für die Abschlussanerkennung oder die Visumsantragstellung deutlich zu reduzieren.

## Mehr Kompetenzen für Bundesagentur

Neu im Gesetz ist ferner, dass der Bundesagentur für Arbeit (BA) mehr Prüfkompetenzen einerseits im Zustimmungsverfahren und andererseits bei den Berichtspflichten verliehen werden. So kann die BA etwa bei sozialversicherungs-, steuer- oder arbeitsrechtlichen Pflichtverstößen sowie bei Insolvenz oder fehlender Geschäftstätigkeit des Arbeitgebers Aufenthaltstitel ablehnen. Außerdem müssen Arbeitgeber, die Aus-

länder beschäftigen oder beschäftigt haben, nach Aufforderung der BA Auskunft über Arbeitsentgelt, Arbeitszeiten oder sonstige Arbeitsbedingungen innerhalb einer Frist von einem Monat erteilen. Bei vorzeitiger Beendigung eines Beschäftigungsverhältnisses besteht nun auch eine Mitteilungspflicht des Arbeitgebers an die zuständige Ausländerbehörde. Die Bundesländer sollen ferner mindestens eine „Zentrale Ausländerbehörde“ einrichten, die in Visumverfahren von Fachkräften und deren Familienangehörigen zur einheitlichen und somit berechenbaren, transparenten und beschleunigten Verfahrensführung durch Bündelung von ausländerrechtlicher Fachkompetenz beitragen soll.

Folglich müssen Arbeitgeber ihr internes Berichts- und Auskunftswesen angesichts der erweiterten Prüfkompeten-

zen der Bundesagentur anpassen. Entscheidend wird eine effiziente und vor allem zuverlässige Datenpflege sein. Informationen über die ausländischen Fachkräfte, die der Arbeitgeber beschäftigt, müssen stets aktuell sein. Zu bedenken ist dabei, dass jegliche Änderungen der Beschäftigungsverhältnisse Mitteilungspflichten gegenüber der Ausländerbehörde auslösen sowie zwingend erforderliche Anpassungen des Aufenthaltstitels zur Folge haben können. Eine klare Festlegung der möglichen, für die BA entscheidenden Parameter könnte dabei helfen, im Fall der Prüfung schnell reagieren zu können. Hierzu gehören alle relevanten Daten zu den Arbeitsbedingungen, unter anderem Gehalt, Zulagen, Arbeitszeiten, Wochenstunden, Urlaubsanspruch sowie die Stellenbeschreibung an sich. Auch schnelle interne und möglichst unbürokratische Kommunika-



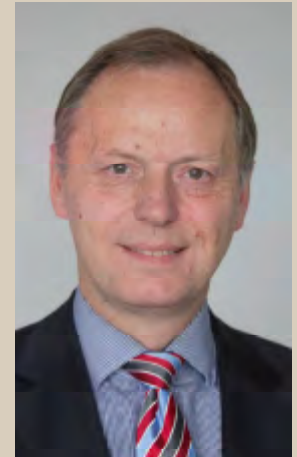
tionswege sind wichtig, um Fristen wahren zu können. Hier helfen auch klare unternehmensinterne Zuständigkeiten darüber, wer die Daten erhebt, wie sie gespeichert werden und wer darauf Zugriff hat.

Dabei wird der zusätzliche Bürokratieaufwand besonders kleine Unternehmen und Start-ups vor Probleme stellen. Denn kleinere Unternehmen und Start-ups verfügen in der Regel nicht über eine eigene Abteilung für Immigrations- und Mobility-Angelegenheiten. Häufig fallen die Zuständigkeiten deshalb der Personalabteilung, sofern vorhanden, zu. Dabei erfordern die zu definierenden internen Prozesse bestimmte Kompetenzregelungen. Das Wissen über rechtliche Pflichten muss regelmäßig aktualisiert werden. Hier können zentral gesteuerte, interne Schulungen zu den Erfordernissen, Verfahren und Pflichten der ausländischen Mitarbeiter und vor allem des Arbeitgebers für HR-Abteilungen und operative Führungskräfte sinnvoll sein, um Verständnis für bürokratische Verfahren, Bearbeitungszeiten und Compliance-Pflichten zu steigern. Auch die (zusätzliche) Heranziehung spezialisierter externer Berater kann eine Lösungsmöglichkeit sein.

Ob die im Gesetz vorgenommenen Erweiterungen der Einwanderungskategorien, besonders für Personen mit Berufsausbildung, den gewünschten Effekt beim Kampf gegen den Fachkräftemangel haben werden, ist fraglich. Bekanntlich richtet sich die Attraktivität des deutschen Arbeitsmarktes für ausländische Fachkräfte nicht nur nach den Einwanderungskategorien gemäß den gesetzlichen Möglichkeiten. Diese sind zwar auch wichtig, dennoch ist vielmehr entscheidend, dass die Verfahren beschleunigt durchführbar sind und Unternehmen Planungssicherheit und insbesondere bei kurzfristig entstehenden Bedarfslagen Handlungsspielraum haben. Neue Aufenthaltstitel, die jedoch mit langwierigen Verfahrens- und Bearbeitungszeiten und langen Wartezeiten bei Terminen, insbesondere bei Visaverfahren, einhergehen, senken die Attraktivität des deutschen Arbeitsmarktes. Auch der Mehraufwand für Arbeitgeber und für die Behörden kann ein Hindernis darstellen. Daher bleibt abzuwarten, ob das Fachkräfteeinwanderungsgesetz einen positiven Effekt haben wird, denn jegliche Reform des Arbeitsmigrationsrechts muss gleich-

zeitig auch praktikabel sein und etwaige Engpässe durch Stärkung der Behörden abfedern.

Eines steht jedoch heute schon fest, nämlich dass erhebliche Investitionen bezüglich personeller und technischer Infrastruktur bei den zuständigen Behörden erforderlich sein werden, damit das neue Gesetz die erhoffte Verbesserung bringt. Diese müssen personell so aufgestellt sein, dass in einer Wirtschaftsrealität, in der Zeit ein entscheidender Faktor ist, Unternehmen nicht in Ungewissheit über den Einsatzzeitpunkt ihrer Fachkräfte verharren



**Matthias Jagenberg,**  
Rechtsanwalt

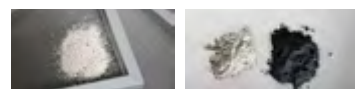
müssen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das neue Gesetzesvorhaben als erforderliche und sinnvolle Reform ins Leere läuft.

*Text:* Matthias Jagenberg  
[www.advo-jagenberg.de](http://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](mailto:info@bock-schulte.de)  
[www.bock-schulte.de](http://www.bock-schulte.de)

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

# Essen in der Fabrik

In die „T.R.U.D.E.“ kann man mal ganz anders ausgehen



Trude vorm „T.R.U.D.E.“: 14,2 Meter im Durchmesser



Viel Platz in der wieder aufgebauten Fabrikhalle

**Auf dem Gelände des Museums für Arbeit in Hamburg-Barmbek befindet sich nicht nur der imposante Kopf der Schildvortriebsmaschine „Trude“, die ab 1997 die vierte Elbtunnelröhre bohrte, sondern in den 140 Jahre alten Hallen der ehemaligen New-York Hamburger Gummi-Waaren Compagnie eine gleichnamige Lokalität, die neben allerlei schmackhaften Speisen auch mit einigen unkonventionellen Gimmicks aufwartet. So kann man hier beispielsweise um die Weihnachtszeit auf der Freifläche vor dem Lokal auf einer Kunststoffbahn Eisstockschießen.**

Im Inneren freilich sieht es mehr nach einer stylischen Kneipe aus, die ihre Herkunft aber nicht zu verbergen versucht. Auf dem Weg zu den Toiletten erinnert eine Wand mit alten Zeitungsausschnitten an den mächtigen Bohrer, der sich mit seinen 380 Tonnen und 60 Metern Länge mit einem Radius von 7,1 Metern durch den Elbsand fräs. „Tief Runter Unter Die Elbe“, kurz T.R.U.D.E..

Zuvor noch erwartet den Besucher ein besonderer Hingucker. Ein schmaler Zwischengang wurde voll verspiegelt. Links und rechts von der brückenartigen Passage geht es etwa eine Etage nach unten, was aber ob der reflektierenden Glas-

segmente wie ein Endlostunnel aussieht.

Seit 15 Jahren gibt es hier nun das Restaurant, in dem bis zu 600 Personen Platz haben, dazu kommen noch einmal 230 Plätze im Freien. Die Speisekarte ist reichhaltig und ein bis zwei Euro teurer als andere Lokale mit ähnlichem Inhalt. Zwischen sechs (rote Bete Suppe mit gefüllten Teigtaschen) und 25,50 Euro (Rumpsteak) kosten die Mittagsge-



Optische Täuschung

richte. Zu empfehlen sind die Chili Cheese Fries für acht Euro. Ein wenig feiner sind die Penne in Walnuss-Chili-Pesto mit glacierten Trauben, kosten aber auch 13,50 Euro. Diese sind ebenso vegan wie einige andere Gerichte. Eine Reihe von Flammkuchen füllen eine ganze Seite und kosten zwischen 9,50 und 13,50 Euro. Burger sind für 12,50 bis 16 Euro zu haben. Die Currywurst für 12,50 Euro erscheint



Chili Fries mit Jalapenos

uns indes ein wenig überteuert. Einen echten Mittagstisch gibt es aber auch. Etwa Königsberger Klopse (neun Euro).

Grundsätzlich ist alles ein wenig deftiger, schmeckt aber dafür auch lecker. Wer kann, sollte sich ein gutes Bier vom Fass gönnen. Das König Ludwig dunkel passt zu fast allem.

**Text:** Nils Knüppel  
**T.R.U.D.E.**

Maurienstraße 15  
22305 Hamburg

Tel: 040 - 20 00 69 31  
[www.trude-hh.de](http://www.trude-hh.de)  
[gastro@trude-hh.de](mailto:gastro@trude-hh.de)

**Öffnungszeiten:**

Mo. – Do. 11 – 24 Uhr  
Fr. ab 11 Uhr, open End  
Sa. ab 9.30 Uhr, open End  
So. 9.30 – 23 Uhr



# Armut stinkt!

„Parasite“ war die Überraschung bei der diesjährigen Oscar-Verleihung



Ein Glücksstein, oder?



Wie, kein Empfang?



Die Geburtstagsparty für den Filius wird zum Fiasko



Kampf der Eindringlinge



Reiches Ehepaar

**Es war die größte Sensation in der Geschichte der Oscar-Verleihung. Erstmals hat ein ausländischer Film nicht nur die begehrte Trophäe als bester ausländischer Film sondern auch als bester Film überhaupt erhalten. Dazu noch je eine Auszeichnung für Regisseur Bong Joon-ho und das Drehbuch. All die großen Filmgesellschaften Hollywoods guckten in die Röhre gegen den koreanischen Nobody. Nun ist „Parasite“ auch als DVD zu haben. Der Film wird als „Gesellschaftssatire“ angekündigt. Doch er ist viel mehr als das. Ein Drama allemal.**

Familie Kim ist am Ende. Sie haust in einer Kellerwohnung in Seoul und hat nicht mal die Kohle, um das WLAN für die Handys der beiden halberwachsenen Kinder aufzubringen. Selbst das Falten von Pizzakartons als Aushilfsjob will ihnen nicht so recht von der Hand gehen. Doch dann scheint sich das Blatt zu wenden, als der jüngste Spross einen Aushilfsjob als Englisch-Nachhilfelehrer mit vermeintlichen Uni-Diplom bei der steinreichen Familie Park ergattert. Der merkt schnell, dass die Dame des Hauses eine etwas verstrahlte Vollkontakt-

mutter ist und beginnt mit kleinen Hochstapeleien systematisch, die bisherigen übrigen Bediensteten gegen den Rest seiner Familie auszutauschen. Nun leben die Kims buchstäblich wie die Maden im Speck. Sie plündern die Essensvorräte der Parks. Die haben so viel, dass sie es eh nicht bemerken. Doch so einfach, wie sich die Kims das gedacht haben, ist die Sache nicht. Denn sie sind nicht die einzigen Parasiten im Haus.

Gegensätzlicher können arm und reich kaum aufeinander treffen. Die Parks leben auf einem Hügel in einer weitläu-

figen Architektenvilla in kühlem Betongrau, die Kims hausen in einem stinkenden Kellerloch. Ein Umstand, der nicht nur dem kleinen Sprössling der Parks auffällt. Er konstatiert, dass alle Kims gleich riechen. Und auch der Firmenchef Park registriert auf dem Rücksitz seines Mercedes, dass sein Chauffeur Kim senior streng müffelt. Der Makel der Armut wird für die Sinne erfassbar und zur Scham der Betroffenen.

Natürlich geht die Charade nicht lange gut. Das Konfliktpotenzial entlädt sich auf einer Familienfeier. Die Ge-

sellschaftskritik mutiert zum Thriller, der ohne jeden Spezialeffekt auskommt. Fast ein Kammerpiel ohne großes Budget, aber mit beißender Ironie. Ein Konzept, das Hollywood zu denken geben sollte.

**Text:** Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

**UMCO GmbH:**

Gabi Büttner und Hauke Kobarg bilden als Bereichsleitung künftig eine Doppelspitze für den globalen Chemikalien-Management-Bereich der bekannten Hamburger Beratungsgesellschaft für Chemie, Pharma und Logistik. Die beiden treten die Nachfolge von Tobias Schulte an. Kobarg kommt aus dem Gefahrstoffmanagement und hat sich im Unternehmen bereits als Teamleiter bewährt. Büttner aus der REACH-Bereich und leitet bislang die Biozid-Abteilung.

**Elmar Hertzog und Partner Management:**

Josef Steinkellner (55, Foto), seit 2017 Mitgesellschafter von Elmar Hertzog Österreich, hat planmäßig die Geschäftsführung des dortigen Unternehmens von Albert Klamert (68) übernommen, der zusammen mit Hertzog & Partner Deutschland das Tochterunternehmen 2008 gegründet hatte. Der Fokus wird künftig neben Personalberatung auf Mergers & Acquisitions für die Logistik- und Supply Chain-Branche liegen. Steinkellner hatte sich 2010 als Unternehmens- und Personalberater selbständig gemacht und stieß 2015 zu dem Unternehmen.

**BLG AutoTec GmbH:**

Alicia Oster wurde Kammer- und Landessiegerin im Leistungswettbewerb des Deutschen Handwerks und zählt damit zu den Besten ihres Fachbereichs im Land Bremen. Die Fahrzeuglackiererin wurde in der Handelskammer Bremen ausgezeichnet. Die 20-Jährige absolvierte ihre dreijährige Ausbildung im Technikzentrum des AutoTerminal Bremerhaven. Ihre Spezialität ist das Lackieren von Fahrzeugen nach individuellen Vorgaben des Kunden. In dem Tochterunternehmen von BLG Logistics schlossen 2019 insgesamt 46 Lehrlinge ihre Ausbildung ab.

**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](mailto:info@norddeutsches-medienkontor.de)

**Medienberatung:**

Telefon +49.40.26 09 84 79  
E-Mail [info@norddeutsches-medienkontor.de](mailto: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 2020

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist  
Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

**7. April 2020**

**STADT LAND HAFEN**



## NEPTUN WERFT baut Aida-Maschinenraum



**Rostock** – Die NEPTUN WERFT hat für ihren Mutterkonzern, der MEYER WERFT, den Maschinenraum für die „AIDAcosma“ gebaut. Das 140 Meter lange Stück wurde über den Nord-Ostseekanal nach Papenburg überführt. Dort war das Kreuzfahrtschiff im Oktober auf Kiel gelegt worden. Der Dual-Fuel-Antrieb stammt von Caterpillar und beinhaltet auch LNG-Tanks. Die Schiffe der Helios-Klasse (184.000 BRZ), zu der auch die „AIDAcosma“ gehören wird, sind 337 Meter lang, 42 Meter breit und verfügen über 2.600 Kabinen. 14 der 16 Aufträge für Kreuzfahrtschiffe, die in den Büchern der MEYER WERFT stehen, sehen LNG-Antriebe vor.

## Hapag Lloyd verdoppelt fast den Gewinn

**Hamburg** – Die Reederei Hapag Lloyd hat 2019 ihren Gewinn vor Steuern (EBIT) auf 844 Millionen Euro gesteigert, nach 444 Millionen Euro in 2018. Wesentliche Treiber der positiven Geschäftsentwicklung seien bessere Frachtraten und ein konsequentes Kosten- und Erlösmanagement, erklärte das Hamburger Traditionsunternehmen. Die Umsätze erhöhten sich um rund neun Prozent auf 12,6

Milliarden Euro. Positiv zum Umsatz beigetragen haben ebenso eine um 1,4 Prozent auf mehr als 12 Millionen TEU gesteigerte Transportmenge und ein stärkerer US-Dollar Wechselkurs gegenüber dem Euro. Geringere Aufwendungen für das Handling und den Inlandtransport von Containern sowie der leicht niedrigere durchschnittliche Bunkerverbrauchspreis wirkten zudem entlastend auf die Transportaufwendungen.

## Umschlag in Rotterdam stagniert



**Rotterdam** – Der Rotterdamer Hafen egalisierte mit 469 Millionen Tonnen 2019 sein Umschlagergebnis aus dem Jahr davor. Der Containerumschlag erhöhte sich um 2,1 Prozent auf 14,8 Millionen, während vor allem der Import von Mineralölprodukten um 12,2 Prozent und von Kohle (-14,4 Prozent) nachließen. Dagegen boomte der LNG-Umschlag mit einem Plus von 36,6 Prozent, beim Import sogar um 83,1 Prozent, während der LNG-Export um 62,2 Prozent einbrach. Beim Rohölexport betrug das Minus 42,4 Prozent. Dagegen lief der Versand von Eisenerz und Schrott sehr gut. Er stieg um ein Drittel. Nicht containerisierte Stückgüter wurden 6,5 Millionen Tonnen umgeschlagen (+2,9 Prozent).

## Hamburg Süd mit Büros in Italien und Spanien

**Hamburg** – Die Reederei Hamburg Süd ist jetzt in Italien und Spanien ausschließlich mit eigenen Büros vertreten, nachdem das Geschäft bisher teilweise über Agenten und Joint-Ventures abgewickelt wurde. Auch in Ägypten (Alexandria) hat das Unternehmen das vollständige Management der Hamburg Süd-Organisation übernommen. In Italien hat die Zentrale ihren Sitz in Genua mit zusätzlichen Niederlassungen in Livorno und Salerno. Der Hauptsitz der neuen Organisation in Spanien befindet sich in Barcelona. Neben einer bereits bestehenden Niederlassung in Valencia kümmern sich weitere neue Niederlassungen in Bilbao, Vigo und Madrid um die lokalen Kunden und akquirieren Neugeschäfte.

## Per Wasserstoff Richtung Alpen



**Arnheim** – Der Rotterdamer Hafenbetrieb und 16 Partner haben eine Absichtserklärung unterschrieben, wonach der Transport von Waren in Richtung Alpen künftig mit Wasserstoff getriebenen Binnenschiffen abgewickelt werden soll. Auch das Land Nordrhein-Westfalen ist an dem Projekt beteiligt und will für Wasserstofftankstellen entlang des Rheins bis Köln sorgen.





## 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)

